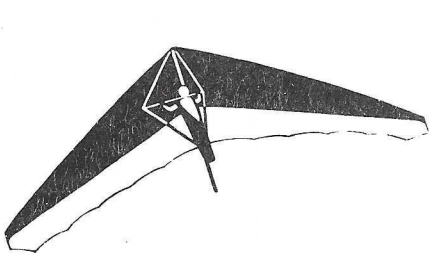
GUNNAR REMER ARKEPLOG

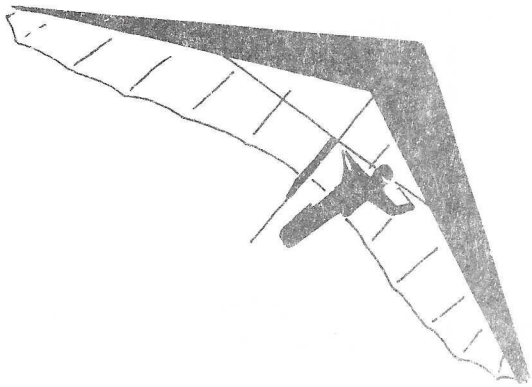
HYPOXIA

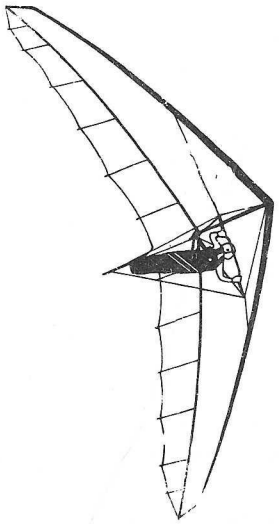
INFO-BLAD FRÅN HÄNGFLYGSEKTIONEN

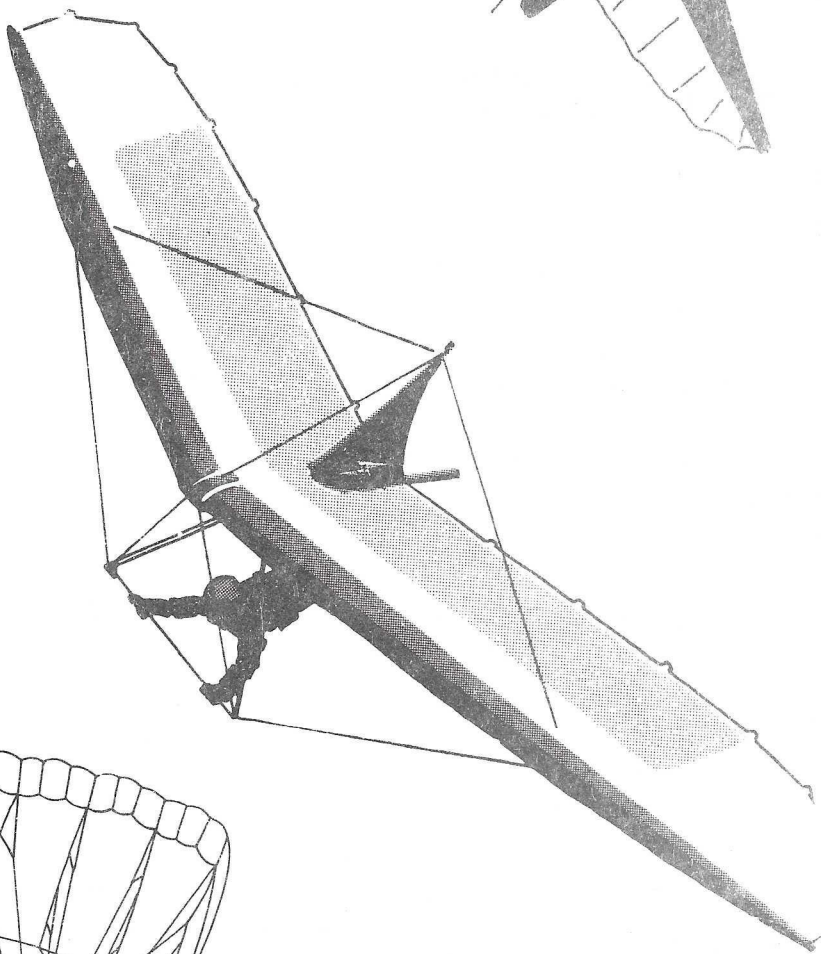
Nr 24

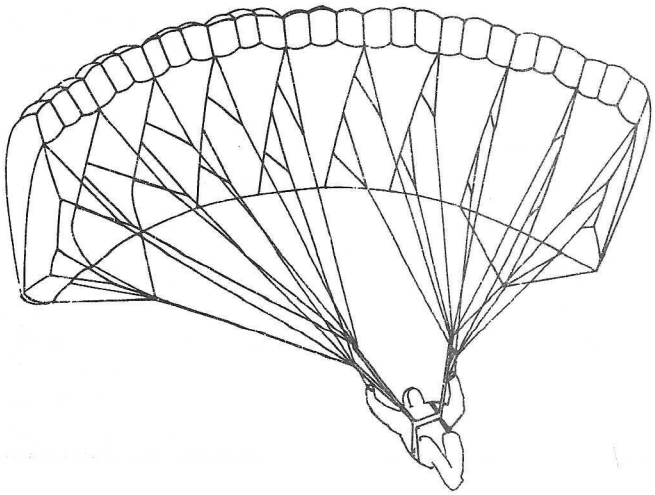
Juli 1987











SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
FSF
SWEDISH AVIATION SPORTS FEDERATION

Hypoxia är ett informationsorgan för alla klubbmedlemmar i alla hängflygklubbar anslutna till Svenska Flygsportförbundet (FSF). Hypoxia ges ut fyra gånger per år och distribueras direkt till medlemmarna. Det ankommer på klubbarna att hålla FSF med aktuell medlemslista på sätt som särskilt informeras om. Meddelanden som FSF Hängflygsektion (FSF/H) vill skall nå klubbarnas styrelse, grupper av medlemmar eller enskilda medlemmar och som publicerats i Hypoxia behöver inte sändas på annat sätt.

FSF/H är associerat till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). Genom KSAK är FSF anslutet till det Internationella Flysportförbundet (FAI) och FSF/H till dess Hängflygkkommission (CIVL). FSF-anslutna klubbar är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF).

HÄNGFLYGSEKTIONENS STYRELSE EFTER ÅRSMÖTET VÅREN 1987

Ordförande, nyval 1 år	Karl-Axel Dahlbergh Box 121 930 90 Arjeplog
Sekreterare, 1 år kvar	Gunilla Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Kassör, biträdande i tävlingsfrågor, omval 2 år	Folke Wikberg St Olavs väg 16 830 13 Åre
Utbildning, regler, Hypoxia, kontaktman luftfartsverket, 1 år kvar	Rolf Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Tävlingar, omval 2 år	Oddvar Kvalsvik Köpmannagatan 2 A 831 30 Östersund
Olycksrapporter, sponsorfrågor, omval 2 år	Sven Lindén Fjällgatan 38 116 45 Stockholm
Extern information, ultralättfrågor, nyval 2 år	Robert Krockmar Fröjavägen 10 C 832 00 Frösön
Suppleanter valda på 1 år	Bo Kärrman Ronny Grimm
CIVL-representant	Ingvor Wikberg
I FSF styrelse, ordinarie suppleant	Rolf Björkman Sven Lindén

Hypoxias redaktionsadress

Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 42 Vällingby
Tel 08-739 39 70

Ansvarig utgivare

Rolf Björkman

Material till nästa nummer skall vara redaktionen tillhanda senast 1987-09-01.

KLUBBAR ANSLUTNA TILL FSF/H

Aquil Hängflygklubb
c/o Bengt Hammarsten
Borgvägen 20 B
902 53 Umeå
090 - 13 41 44

Arjeplogs Hängflygklubb
c/o Karl-Axel Dahlbergh
Box 121
930 90 Arjeplog
0961 - 108 50

Arvidsjaurs Hängflygklubb
c/o Bo Kärrman
Ankarskatavägen 87 B
941 34 Piteå
0911 - 116 23

Club Fjällvingen Hede
c/o Anders Backman
Wemergatan 5
820 93 Hede
0684 - 108 77

Dala Dragons
c/o Patrik Munter
Nusnäs bygata 55
792 04 Nusnäs
0250 - 371 81

Dorotea Hängflygklubb
c/o Gunnar Lindahl
Avatnäsk 436
910 70 Dorotea
0942 - 211 20

Frösö Hängglidarklubb
c/o Robert Krockmar
Fröjavägen 10 C
832 00 Frösön
063 - 10 42 79

Gwaihir hangglidingklubb
c/o Dennis Lewrén
Arsenalsgatan 12
411 20 Göteborg
031 - 13 47 87

Hängflygklubben Scotten
c/o Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 43 Vällingby
08 - 739 39 70

Ikaros Hängglidarklubb
c/o Leiler Karlsson
Hälhammarsgatan 3
521 00 Falköping
0515 - 129 27

Kiruna Hängflygklubb Myggan
c/o Annika Hellgren
Föraregatan 36 A
981 39 Kiruna
0980 - 818 65

Lidingö Deltaving klubb
c/o Mats Paulsson
Huvudsta Gård
171 56 Solna
08 - 27 86 98

Mosebacke Aeronautiska Sällskap
c/o Keijo Hiltunen
Brisvägen 14
132 00 Saltsjö Boo
08 - 715 85 42

Skånes Drakflygarklubb
c/o Hans Berg
Kurirgatan 20
252 53 Helsingborg
042 - 11 81 13

Sundsvalls Hänggäng
c/0 Sune Bodin
Jakobsdalsgatan 4 B
852 41 Sundsvall
060 - 12 38 53

Umeå Hängflygklubb
c/o Hasse Johansson
Rådjursvägen 38 D
920 60 Umeå
090 - 13 66 00

Vårgårda Hängflygklubb-Lyftet
c/o Flemming Göransson
Lövsångaregatan 8
447 00 Vårgårda
0322 - 232 07

Vänersborgs Hängflygklubb Pegasus
c/o Lennart Karlsson
Nygatan 46
462 00 Vänersborg
0521 - 607 65

Åre Drakflygarklubb
c/o Folke Wikberg
St Olavs väg 16
830 13 Åre
0647 - 511 11

Örebro Hängflygklubb Örhänget
c/o Ronny Grimm
Kumminvägen 128
702 18 Örebro
019 - 78 58 46

Särskilt VIKTIGT i detta nummer av Hypoxia!

För alla: Ändring nr 1 Samlade föreskrifter för hängning, sid 11

Sammanställning av olycksrapporter 1986 och 1987, sid 12

Haveri på Lanzarote, sid 15

Tävlande: Rättelse, sid 15

Tävlingsarrangörer och fotografer: Flygfoto B, sid 5

Klubbledningar: Sammanslagning av KSAK och FSF, sid 4

Redaktören har ordet

Denna gång vill jag ta upp en positiv och en negativ sak som är kombinerade med varandra inbördes.

Det positiva först. Det är glädjande att hängflygare numer vågar rapportera olyckor. Mycket positivt kommer ut av rapporteringen. Det viktigaste är att erfarenheterna kommer andra till del. Det är ju främst därför rapporteringen finns.

Man har väl kanske också upptäckt att man inte straffas för saker och ting efter rapporter även om det man gjort är mindre bra. Inte heller behöver man skylta med namn i Hypoxia även om namn finns med i alla handlingar som kommer till redaktionen.

Och så det negativa. Det man rapporterar inger oro. Ibland funderar man: Har man då inte lärt sig något under utbildningen. Jo det har man. Ibland

finns till och med instruktören med när olyckan inträffar. Men man har glömt bort de viktigaste grundreglerna för att överleva den här sporten.

Man lever nämligen i flygsammanhang på en kombination av fart och höjd. Båda får bara vara låga vid ett tillfälle per flygning och det är vid landningens slutskede. Vid alla andra tillfällen gäller det att ha minst en av dessa faktorer på en betryggande hög nivå. Flyg aldrig sakta på låg höjd. Bättre att

→

Ordföranden har ordet

Då jag nu valts til ny ordförande i hängflygsektionen efter Sören Morén, tycker jag att det är på sin plats för en liten presentation av mig och mina tankar och förhoppningar inför framtiden.

Rolf berättade i förra numret av Hypoxia hur jag förändrat mitt utseende från skägg till inte och femårsplanen från samma tidning ger besked om den framtidsinriktning som vi inom styrelsen tänkt oss. Men jag har också en del rent personliga tankar och önskningar.

Tänk vad bra det skulle vara om jag fick reda på allt som pratades och viskades runt om i hängflygkretsarna. Ja, kanske inte allt, men åtminstonne sånt som skulle göra mitt jobb lite lättare. Ju mer beslutsunderlag, ju klokare beslut. Det går alldeles utmärkt att slå mig en signal om det är nåt. Jag pratar gärna bort en stund.

Tänk också om vi kunde få in fler tjejer i den här sporten. Det finns ingen anledning att kvinnan enbart skall stå på marken.

Sist men inte minst viktigt,

FLYG SOM FOLK

KARL AXEL

Sammanslagning KSAK och FSF

Vid både KSAK och FSF årsmöten beslutades att dessa två organisationer i princip skall slås samman. Båda styrelserna arbetar nu med detta och en speciell arbetsgrupp finns utsedd. Jag är med i denna.

I det första varvet har målen för den nya organisationen formulerats liksom uppgifterna för det centrala kansliet. FSF sektioner skall före 87-10-01 yttra sig. Ni i klubbarna kanske också har synpunkter. I så fall kan Ni vända Er till mig. Samtliga klubbar har fått underlaget från KSAK/FSF.

Vad sektionen nu närmast skall göra (enligt KSAK/FSF uppfattning) är att

* Diskutera för- och nackdelar med ev övergång till eget förbund

* Inventera resurser

* Tillsätta en arbetsgrupp för egna stadgar mm

* Planera sektionens framtida organisation

Sammanslagningen i sig kan vi knappast förhindra och mycket positivt finns i detta. Om vi blir eget förbund blir vi också egen juridisk person vilket har många fördelar. Tyvärr blir det nog avsevärt mer att göra för att få det hela att fungera. Risken är också att vår kostnadsandel blir avsevärt högre. Detta är en av de viktigaste punkterna för mig att bevaka. Mot "jättarna" segel och motor har vi emellertid inte mycket att sätta emot annat än ordets makt och sunt förnuft.

Rolf Björkman

---

missa ett hang kontrollerat än att göra det [illegible] om krasch.

En sak till är viktig att minnas. Det är farten i luften som räknas. Tänk på att farten i förhållande till marken kan vara 10 gånger (till och med 20 gånger i extrema fall) högre vid flygning på hang i sned medvind istället för sned motvind. Inte undra på att man kanske tycker att det går undan ibland och oavsiktligt minskar hastigheten med stall som följd. På låg höjd på hang blir då följden ofta katastrofal.

Mitt råd till Dig:

* Läs och begrunda de haverirapporter som refereras bl a i detta nummer av Hypoxia.

* Repetera teorin i Hängflygboken.

* Tänk efter inför varje flygning vilka riskerna kan vara och håll säker marginal.

* Vid minsta tveksamhet om vad som är rätt, fråga sakkunnig eller avstå från försök.

Råden grundar sig på flera hängflygares dyrköpta erfarenheter.

Flyg väl och, som Karl Axel säger, som FOLK!

Rolf Björkman

SCOTTEN

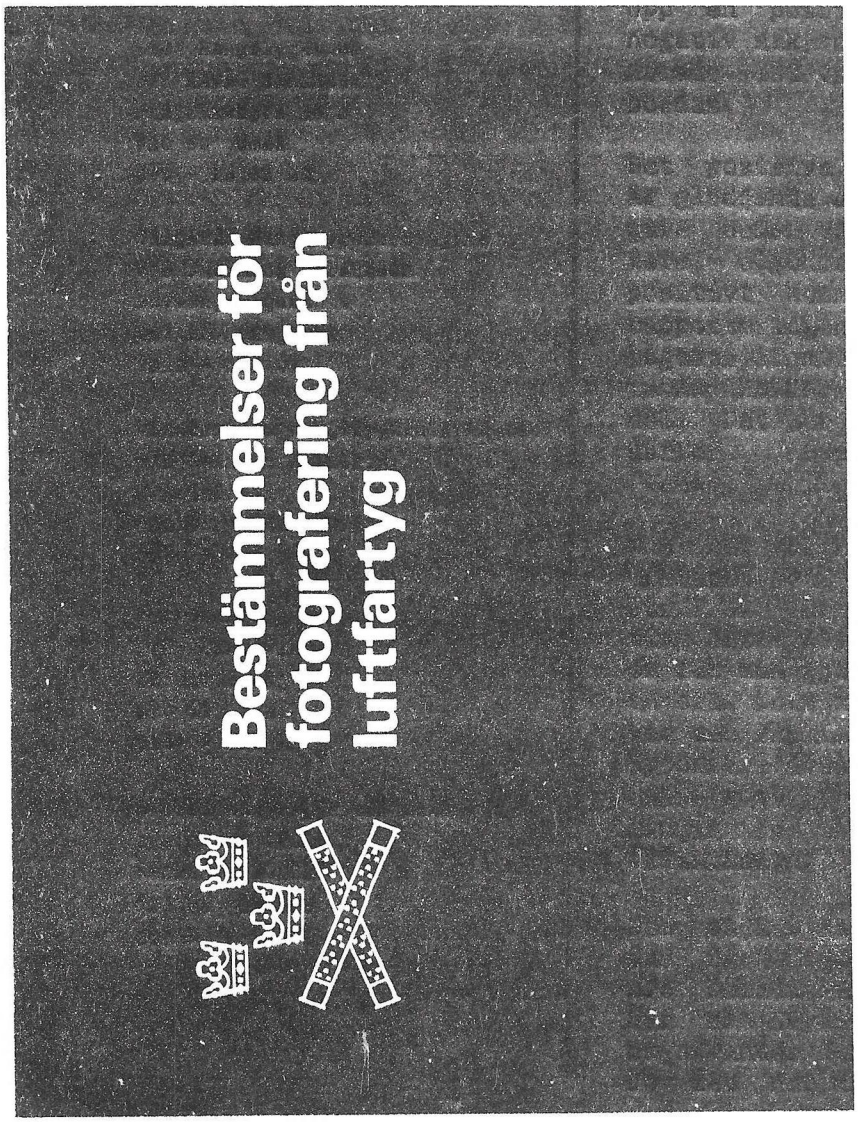
Hängflygklubben Scottens medlemmar flyger oförtrutet vidare trots skrala förhållanden här i Stockholm. Fler och fler blir duktiga. Flera grupper ur klubben har farit ut i landet och gästat. Lanzarote har också besökts flitigt.

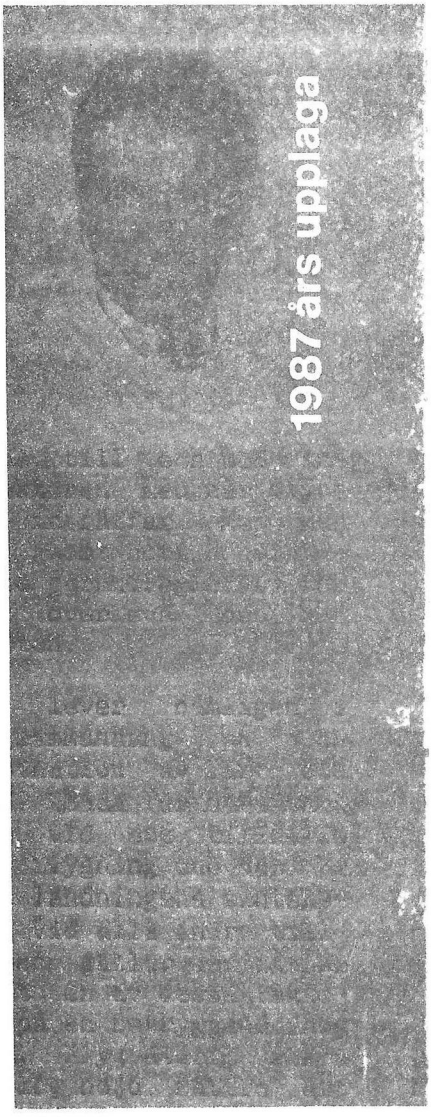
Under våren anordnades det första klubbmästerskapet. Det förlades till F 16 i Uppsala och genomfördes bra. En allvarlig miss var att vi inte föranmält att så många skulle komma och flyga samtidigt. Lite gurgel omkring uppträdande på militärt fält har vi också fått höra. Helt oskyldiga har vi nog inte varit men vi kan konstatera att andra grupper varit där samtidigt och inte haft klart för sig vilka regler som gällt.

Klubben har nu egen bogserutrustning som kan disponeras av medlemmarna under förutsättning att godkänd bogserledare finns med.

Återigen har vi kunnat anmäla fullt lag till SM vilket för oss är en framgång. Flera står i kön och stampar och kommer att bli mycket duktiga. Fliten saknas då inte.

Rolf Björkman





ÖVERBEFÄLHAVAREN
OPERATIONSLEDNINGEN

Datum
1987-03-30

ÖB beteckning
Säk 904: 61118

Ert tjänsteställe, handläggare | Ert datum | Er beteckning

ÖB tjänsteställe, handläggare | ÖB föregående datum | ÖB föregående beteckning
Säk, sekretessdetaljen

Bestämmelser för fotografering från luftfartyg

Flygfoto B 1987 års upplaga fastställes med stöd av luftfartslagen (1957:297), omtryck se SFS 1986:166, samt lag om förbud mot spridning och utförsel av flygbilder och vissa fotografiska bilder (1975:371) att gälla från och med 1987-07-01.

Bestämmelserna avser det sekretesskydd som krävs vid fotografering från luftfartyg.

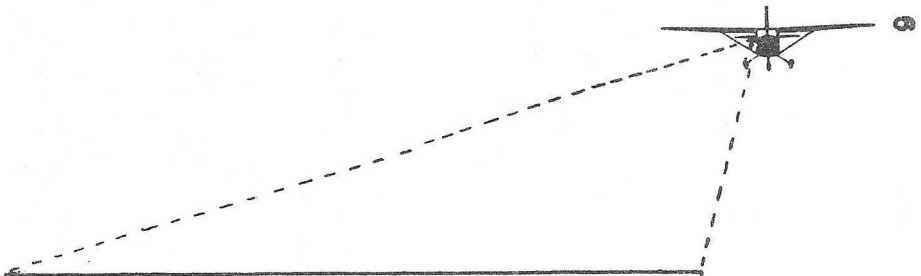
Denna upplaga är en omarbetning av 1982 års upplaga vad gäller förtydligande och redigering.

Flygfoto B 1982 års upplaga upphävs.

Ulf Samuelson
Chef för operationssektion 5

Lennart Borg

Postadress | Gatuadress | Telefon | Telex | Telegram
Box 80001 | Lidingövägen 24 | 08-788 75 00 | 19633 FSTAST S | Överbefälhavaren
104 50 STOCKHOLM



EN FLYGBILD FRÅN LÅG HÖJD OCH I SNED VINKEL HAR STORT UNDERRÄTTELSEVÄRDE OCH ÄR ETT VIKTIGT KOMPLEMENT TILL ANNAT UNDERLAG SÅSOM SATELLITBILDEN OCH KARTAN

1 Inledning

Bestämmelserna är utfärdade med stöd av luftfartslagen (1957:297) och lagen om spridning av flygbilder och vissa fotografiska bilder (1975:371) och avser det sekretesskydd som krävs vid fotografering från luftfartyg.

Med flygfotografering avses här all registrering från luftfartyg med utrustning där slutresultatet kan översättas till läsbar bild.

Fotografering får inte utan tillstånd av ÖB ske från luftfartyg i linjefart inom restriktionsområde (se bilaga 2).

Från andra luftfartyg får fotografering inte i något fall ske utan tillstånd.

VARJE INNEHAVARE AV FLYGFOTOTILLSTÅND UTFÄRDAT AV ÖVERBEFÄLHAVAREN ÄR SKYLDIG ATT KÄNNA TILL DESSA BESTÄMMELSER. TILLSTÅND KAN INDRAS OM BESTÄMMELSERNA INTE FÖLJS ELLER ANNAN ANLEDNING FÖRELIGGER

2 Ansökan

Ansökan om flygfototillstånd insändes till

Överbefälhavaren
Säkerhetsavdelningen
Box 80001

104 50 Stockholm

Sökanden blir föremål för personbedömning (personalkontroll).

3 Tillstånd

Tillståndet, som är personligt, utfärdas efter behovsprövning för viss tid eller för visst uppdrag inom följande områden

Yrkesmässig verksamhet

Reportage

Dokumentation

Planering

Tillståndet gäller för

- fotografering av bilder med begränsade motiv med stillbildskamera, filmkamera, videokamera eller annan typ av utrustning där en registrering kan översättas till läsbar bild.

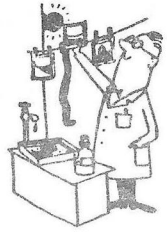
Flygbilder med horisont kan komma att beskäras vid granskning.

Det är FÖRBJUDET att fotografera

- inom restriktionsområden för luftfart (se bilaga 4:1)
- befästningsanläggningar
- totalförsvarets teleanläggningar
- skyddsföremål enligt skyddslagen (1940:358)
- försvarsmaktens stridskrafter och vapen
- omformarstationer för järnvägsdrift
- för totalförsvaret viktiga anläggningar

Före fotografering av större industrier och oljedepåer ovan jord skall medgivande inhämtas från myndighet/företag i varje särskilt fall. Detta medgivande skall bifogas bildmaterialet vid granskning.

Framkallning och kopiering av flygfotomaterial skall ske inom riket



4 Granskning

Efter framkallning och kopiering skall allt bildmaterial jämte bildförteckning (se bilaga 1:1) insändas till överbefälhavaren, säkerhetsavdelningen (ÖB/Säk)

Innan granskningsbeslut erhållits får ej bildmaterialet visas eller överlämnas till annan (t ex uppdragsgivare).

Lag om förbud mot spridning och utförsel av flygbilder och vissa fotografiska bilder (1975:371) återges i bilaga 3.

Fotograf kan för visst ändamål medges självgranskningsrätt. Detta anges på flygfototillståndet och medges främst fotografer anställda vid press och television (se Flygfoto i press och TV).

Granskningsbeslut meddelas efter utförd granskning beträffande spridning och utförsel. Beslutet kan innebära att bilden är

- tillåten i sin helhet
- tillåten efter beskärning
- tillåten endast med förbehåll
- ej tillåten (behålles ÖB/Säk)

5 Övrigt

Tillståndet skall medföras i samband med flygfotouppdrag och på begäran kunna uppvisas för polis, representant för militär myndighet, tjänsteman vid luftfartsverket eller tullverket.

Enligt luftfartslagen (1957:297) 8 kap § 4 b (se bilaga 2) skall befälhavaren ombord kontrollera att den person som medför kamera åtkomlig under flygningen innehar giltigt flygfototillstånd.

Bilagor

1	Insändning och granskning av flygbilder
1:1	Exempel på bildförteckning
2	Utdrag ur luftfartslagen (1957:297)
3	Spridningslagen (1975:371)
4	Förordning om restriktioner för luftfart inom vissa områden (1979:969)
4:1	Karta över flygrestriktionsområden

Insändning och granskning av flygbilder

Insänd i rekommenderad försändelse allt som tagits från luften såsom

- negativ med kopia där negativnumret antecknas på kopians baksida om så erfordras
- diapositiv (monterade eller omonterade)
- videotape (om möjligt med tidskod)
- spelfilm (original med arbetskopia)
- bildförteckning i 2 exemplar med uppgifter enligt följande:
  - Fotograf/Firma
  - Datum för fotografering
  - Hänvisning till karta (nr och bladdel)
  - Bildnummer
  - Objekt
  - Plats

Se exempel bilaga 2:1

Granskningsbeslut

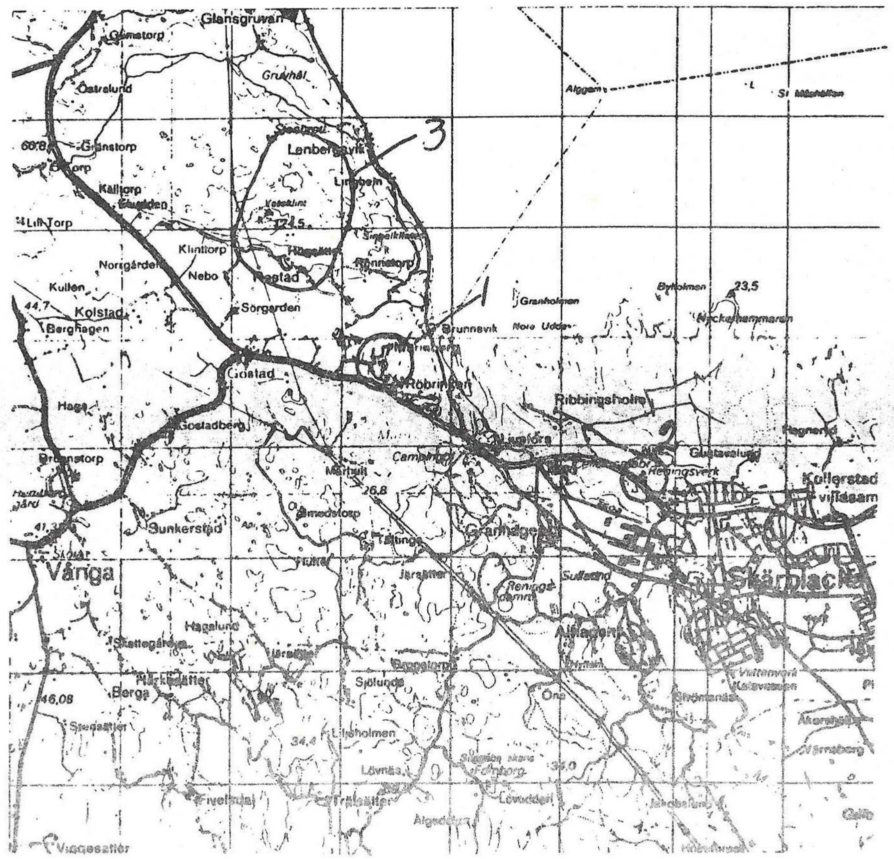
Bildmaterial och 1 exemplar av bildförteckningen med påtecknat beslut återsändes till fotografen/firman efter utförd granskning.

Exempel på bildförteckning

Erik Plåtman/Fotobild, Box 100, 150 60 Stockholm

Foto 1986-02-20 Karta 8 F NV

Bild 1 - 10	Villaområde	Nr 1	på kartan
11 - 17	Reningsverk	" 2	-"-
18 - 36	Terrängområde	" 3	-"-



Bilaga 2

Utdrag ur luftfartslagen (1957:297)

Omtryck 1986:166

8 kap

- - - - - - - -

4 a § Fotografering får inte utan tillstånd av överbefälhavaren ske från luftfartyg i linjefart inom sådana restriktionsområden som bestämts av regeringen enligt 1 kap 3 § första stycket första meningen.

Från andra luftfartyg får fotografering inte i något fall ske utan tillstånd. Frågan om tillstånd prövas beträffande fotografering för kartläggning av regeringen och i övriga fall av överbefälhavaren.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller inte fotografering för statens lantmäteriverk.

4 b § Kameror får utan tillstånd medföras inom riket på sådana luftfartyg som anges i 4 a § första stycket och på luftfartyg som används vid fotografering för statens lantmäteriverk

Kameror får medföras på andra luftfartyg bara om tillstånd har meddelats till fotografering eller om de förvaras så att de inte kan användas under flygningen. Befälhavaren skall se till att dessa föreskrifter iakttas.

Bilaga 3

Lag
om förbud mot spridning och utförsel av flygbilder och vissa fotografiska bilder; (1975:371)
utfärdad den 22 maj 1975.

Enligt riksdagens beslut föreskrives följande

1 § Flygbild över svenskt område samt fotografisk bild av försvarsmaktens stridskrafter eller försvarsväsendet tillhörande befästningsanläggning och av kraftverksanläggning, fabrik, varv, förråd eller annan dylik anläggning får ej saluföras eller spridas på annat sätt om ej bilden har blivit godkänd vid granskning av överbefälhavaren i fråga om detaljer som kan vara av betydelse för rikets försvar.

2 § Bild, som enligt 1 § ej får saluföras eller spridas på annat sätt, får ej utföras ur riket utan tillstånd av överbefälhavaren.

3 § Godkännande och tillstånd enligt 1 och 2 §§ får återkallas, om skäl därtill föreligger.

4 § Bestämmelserna i 1 och 2 §§ gäller ej spridning och utförsel av flygbild, som har framställts av statens lantmäteriverk eller sjöfartsverket. Om rätt att i samband med utlämnande av sådan flygbild göra förbehåll om inskränkningar i detta hänseende finns särskilda bestämmelser.

5 § Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 1 § dömes till böter eller fängelse i högst sex månader. Är oaktsamhetsbrott, som nu sagts, att anse som ringa skall dock ej till straff dömas.
Om påföljd för överträdelse av 2 § finns bestämmelser i lagen (1960:418) om straff för varusmuggling.
Bild, som någon spritt eller fört ut ur riket i strid mot bestämmelserna i denna lag, skall förklaras förverkad, om det ej är uppenbart obilligt. Detsamma gäller annan för spridning eller utförsel avsedd bild, som påträffas hos honom och för vilken saknas erforderligt godkännande eller tillstånd enligt denna lag.

- -

Förordning
Om restriktioner för luftfart inom vissa områden (1979:969)
utfärdad den 22 november 1979.

Regeringen föreskriver följande.

1§ Till skydd för anläggningar som är av betydelse för totalförsvaret skall finnas de restriktionsområden för luftfart som anges i bilaga till denna förordning.

2 § Inom restriktionsområdena är luftfart förbjuden med de undantag som anges i 3 §.

3 § Luftfart är tillåten i luftleder inom restriktionsområdena. Vidare får luftfart äga rum inom restriktionsområdena med svenska militära luftfartyg och med svenska luftfartyg som används av rikspolisstyrelsen, sjöfartsverket, tullverket, statens lantmäteriverk eller statens vattenfallsverk.
Frågor om tillstånd till luftfart inom restriktionsområdena i andra fall prövas av överbefälhavaren. Överbefälhavaren får överlåta åt militärbefälhavarna att pröva frågor om tillstånd. Tillstånd får ges bara om det finns särskilda skäl för det.

4 § När kungörelsen (1951:165) angående vissa inskränkningar i den civila luftfarten under beredskapstillstånd och krig har satts i tillämpning skall denna förordning inte tillämpas.

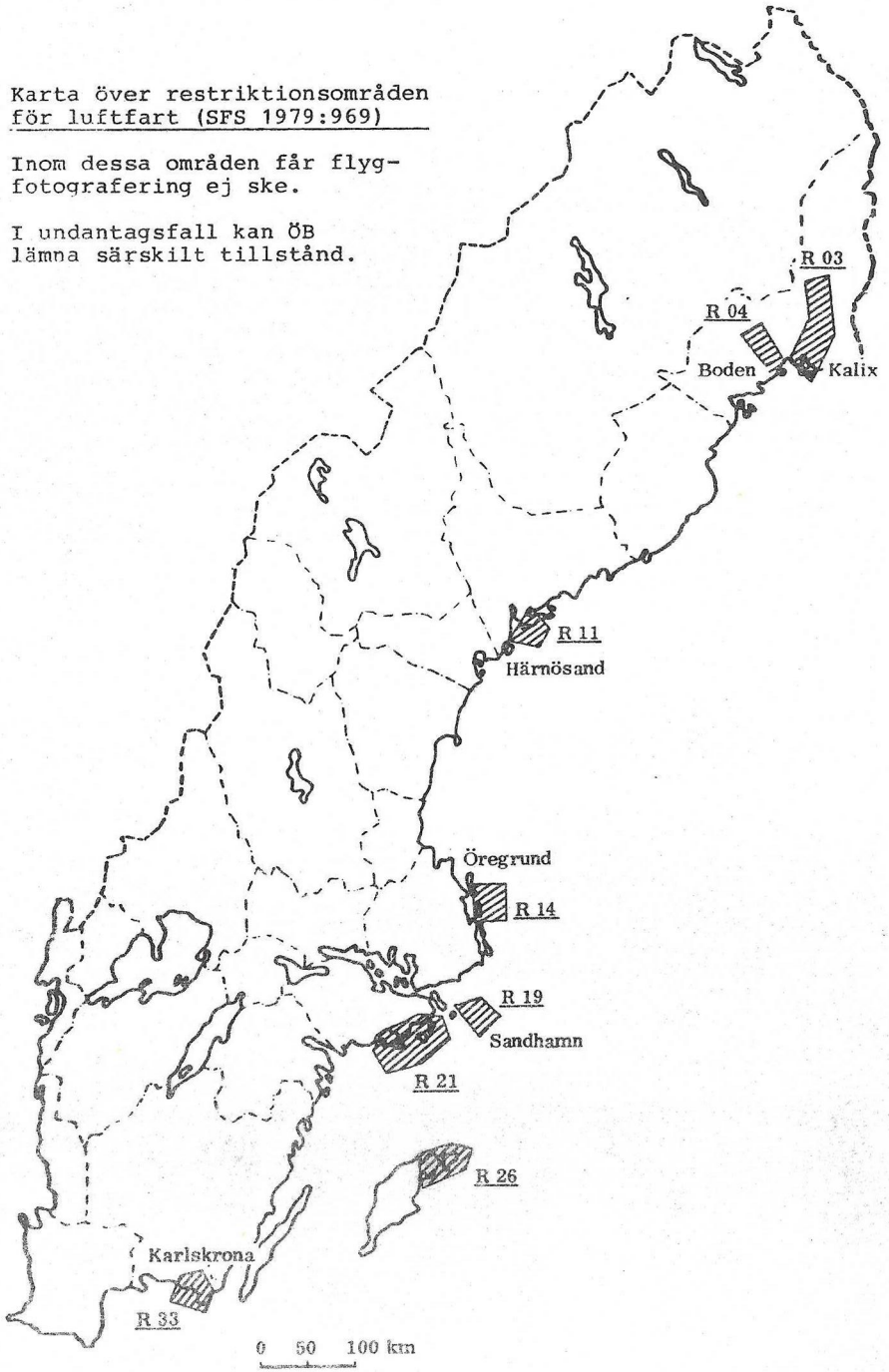
- -

Bilagan enligt 1 § ej här
Översiktlig redovisning av områdena framgår av bilaga 4:1

Karta över restriktionsområden
för luftfart (SFS 1979:969)

Inom dessa områden får flygfotografering ej ske.

I undantagsfall kan ÖB lämna särskilt tillstånd.



Ändring nr 1

Samlade föreskrifter för hängflygning

Ändring nr 1 till "Samlade föreskrifter för hängflygning"

Sid 10 (Bilaga 1 mom 4): *satsen som börjar "Bogserutbildad förare med Häng III...." utgår och ersätts med nedanstående text.

*..Vid all bogsering skall finnas tjänstgörande övningsledare. Om flera förare uppfyller kraven att vara övningsledare skall det klart framgå vem som för tillfället är tjänstgörande övningsledare. Övningsledare skall vara bogserutbildad, inneha Häng III, erhållit utbildning till övningsledare samt vara godkänd av sin klubb som övningsledare. Utbildning av övningsledare skall handhas av instruktör som själv fyller kraven att vara övningsledare.

Ändra datum (86-12) överst på sidan 10 till: (87-07 Ändr 1)

För in att ändringen är gjord i tabellen på sid 2 enligt nedan:

FÖRTECKNINGAR ÖVER ÄN

Nr	Ändringens datum	Införd den	Införd av	Nr	Ä
1	87-07	Sid 10	R.B.	11	
2				12	

FLYGUPPLEVELSE

Flygning Ålleberg-Hjo den 13 juni 1987.

Sedan jag på hangtermik stigit 350 m med min Magic, beslöt jag mig för att göra en distansflygning. Jag gick ut framför berget och hittade svaga uppvindar som gav mig ett stig på 0-1/2 m/sek. Jag tänkte då på vad jag nyligen hört Gunnar Göransson i Vårgårda säga: "Lämna ej ett område med lyft, även om det är svagt, för det blir ofta starkare efter ett tag." Precis så gick det. Jag tittade hela tiden på min variometer och försökte centrera blåsan. Efter en stund steg jag 2 m/s och nådde 900 m. Utsikten var magnifik. Medan jag tittade på den förlorade jag min termikblåsa och sjönk ner till 450 m, där jag fann en ny blåsa över Gerumsberget. Jag jobbade hårt för att centrera den och kom upp till 650 m. Då fick jag plötsligt se drakens skugga på marken och en bit därifrån, skuggan av ett moln. Cumulus, tänkte jag, och såg till att drakens skugga kom framför molnets. Jag fick ett kraftigt stig Variometerns drillande övergick till en jämn stadig ton. Stiget var 3 m/s. Rakt under mig låg Tidaholm och öster ut blänkte Vättern. När jag nått 1200 m började det bli disigt och vid 1250 m steg draken inte mer. Jag lyckades dock hålla mig kvar på över 1000 m höjd ända tills jag var nästan framme vid Vättern. Då beslöt jag mig för att flyga norrut längs sjön Strax därefter kom jag in i ett kraftigt sjunk och såg att jag befann mig mellan två molngator. Inte förrän på 400-metersnivån började jag få känning av nästa molngata och började stiga svagt. Dock var Vättern hotande nära och jag landade på ett stort fält

Nils Norrsell

Sammanställning av olycksrapporter 1986 och 1987

Här följer mycket nyttig läsning för alla. Det är en sammanställning av de olycksrapporter som inkommit under 1986 och hittills under 1987. Du kan lära Dig mycket av dessa piloters något bittra erfarenheter.

Red anm efter varje olycksbeskrivning har lagts till för att alla läsare skall förstå situationen och farorna i samband med den. Olycksorsaken kan vara en annan men framgår i så fall inte av rapporten.

Februari 1986
Brastad, Lysekil
Kusthang
Vind 4-5 m/s jämn
Super Scorpion
Nybörjare med 80 flygningar
Bruten lårbenshals
styrbygelskador

Stall på låg höjd vid sned medvind.

Red anm: Vanligt att man missbedömer sin hastighet i förhållande till marken när man flyger på hang i sned medvind. Det verkar gå fort och piloten minskar omedvetet sin hastighet med stall som följd.

Aprill 1986
Galtispouda, Arjeplog
Kalfjäll omgiven av skog och vatten
Vind 9-11 m/s byig
Solsken utan tydliga termikblåsor
Hiway Vision
Måttligt erfaren, 7 flygtimmar
Inga pilotskador
Obetydliga skador på hängglidaren

Hangvinden försvann hastigt och höjden, 60 m över toppen, räckte inte för att nå topplandningsplatsen varför landningen skedde i skog.

Red anm: Piloter som besöker Galtis varnas för att det kan bli mycket sjunk omkring berget vid termik varför god marginal för att klara landning alltid måste hållas.

Maj 1986
Svankläppen, Tänndalen
Högfjäll, liten lutning
Vind 4 m/s jämn
Moyse Midi
Första försök under skolning
Arm ur led
Hängglidaren oskadad

Piloten tung. Sprang för dåligt och lade sig ner varvid styrbygeln tog i marken.

Maj 1986
Rösåsen, Borlänge
Uthuggning i skog
Vind 5 m/s något byig
Super Scorpion
Nybörjare, ca 40 flygningar
Brutet skenben
Styrbygelskador

Efter ca 100 m flygning längs backen flög piloten ut snett över en brant. Den ena vingen lyftes. Svängen kunde inte hävas. Landning i träd ca 5 m över marken.

Red anm: Det är viktigt att flyga vinkelrätt ut över branter för att den uppåtgående vinden skall träffa båda vingarna samtidigt. Det är också viktigt att hålla extra hög hastighet för att motverka nosupp och åtföljande stall. Extra hög hastighet måste hållas om man tvingas ut snett över branten. Ofrivillig sväng måste alltid pareras med att samtidigt kraftigt sänka nosen för att häva stall.

Juli 1986
Dundret, Gällivare
Bergssluttning
Rel svag vind?
Super Scorpion
Nybörjare
Hjärnskakning
Bygelben och reva i seglet

Piloten var en s k "svartflygare" som lärt sig själv men nu flög upp för Häng I. Detta var sista nerflygningen för dagen. Piloten svängde snabbt höger efter start och försökte hålla hanget. Han kom då för nära berget och kunde inte svänga ut igen.

Instruktörens anm: Det går att lära sig flyga själv men utan ordentlig utbildning saknas väsentliga kunskaper som bidragit till denna olycka.

Red anm: Den klassiska haveriorsaken. Sväng på för låg höjd kanske i kombination med låg fart. Vindgradienten och ev stall gör det omöjligt att svänga ifrån hanget. KOM IHÅG: **Först hastighet sedan höjd därefter är det tillåtet att svänga.** Enda sättet att "komma loss" från hanget i en sådan situation är att sänka nosen och öka farten. I annat fall är sväng omöjlig.

September 1986
Hammars Backar, Ystad
Kusthang, lågt
Vind 6-7 m/s
Super Scorpion
Nybörjare under utbildning
Fotleds- och handledsfraktur samt munskador
Styrbygelskador
Utreds av Statens Haverikommission

Piloten startade utan instruktörens tillstånd när denne tillfälligt var på annan plats. Han försökte fånga hanget genom att tidigt svänga. Vindgradienten ev i kombination med låg fart resulterade i att vingen gick i marken på hangets krön.

Red anm: Återigen den klassiska haveriorsaken. Den är utpräglad vanlig bland nybörjare. Se i övrigt kommentarerna till föregående haveribeskrivning.

September 1986
Dundret, Gällivare
Fjällterräng
Vind 3-4 m/s
Lancer
Överarmsbrott
Hängglidaren oskadad

När piloten skulle lägga sig ner i selen var det något som hakade upp sig varför han flög raka vägen till landningsplatsen. Landningsskedet blev inte som det skulle varför piloten blev tvungen att stalla hängglidaren på 3-5 m höjd.

Red anm: Denna rapport är tyvärr ofullständig. Den verkliga haveriorsaken var tydligen att något hakande upp sig. Vad? Landningsskedet blev inte som det skulle. Varför? Vad blev fel? Svaren på dessa frågor kanske kan hjälpa andra att inte göra samma fel.

September 1986
Hunneberg, Vänersborg
Lågt inlandshang
Vind 7 m/s mycket byig
Super Scorpion
Måttligt erfaren, 5 flygtimmar
Bruten arm
Skadade vingrör

Startade rakt ut men höll för låg fart. Vingen stallade och svängde tillbaka och hamnade i ett träd. Piloten var ovan vid cocoonsele och hade svårt att komma i den.

Red anm: Många piloter är väldigt snabba att lägga sig i selen efter start. Det råd som instruktörer bör ge alla är: "Vänta med att gå till liggande ställning efter start tills säker fart och höjd erhållits." Problem att hitta stirrup eller komma i selen har orsakat ett antal haverier och tillbud under åren. En cocoonsele kommer man lätt i om man placerar en fot i selen innan man lägger sig ner.

December 1986
Johannelund, Stockholm
Skolbacke
Ingen vind
Cherokee
Nybörjare, ca 45 starter
Överarmsbrott
Böjda styrbygelben

Piloten trodde sig kunna passera några lägre jordhögar som var tippade på landningsområdet men hamnade i en av dem. Felbedömning av exakt landningspunkt.

Red anm: Råd till alla nybörjare. Flyg aldrig i närheten av hinder. Det är lätt att missbedöma glidsträcka och avstånd till vingspetsen.

Mars 1987
Åsberget, Örnsköldsvik
Stupstart
Vind 0-3 m/s
Saphir 17
Rel erfaren, H III med 14 flygtimmar
Inga pilotskador
Skador på bygelben och reva i seglet

Svag och skiftande vind vid stupstart. Omvänd temperaturgradient (inversion). Sväng omedelbart efter start resulterade i stall och sväng in i träd.

Pilotens anm: "Lärdom av störningen: Att vara extra försiktig när det blåser vid landningsplatsen samtidigt som det är svag vind vid startplatsen samt att kontroll i roll, tipp och gir vid stupstart är ett måste."

Mars 1987
Korpberget, Lappland?
Snötäckt slät yta, skoterbogsering
Vind okänd
Hängglidare okänd
Nybörjare
Armbrott
Skador hängglidaren okända

Återinflygning på bogsering. Sista flygningen för dagen. Drag på låg höjd. Skotern dämpade sitt drag för att undvika veklänksbrott, men lite för tidigt. Piloten blev blockerad på den låga höjden och höjde inte nosen före markkontakt.

April 1987
Kågefjärden, Skellefteå
Snötäckt is
Vind 1-2 m/s
Agur Fuga
Nybörjare under utbildning, ca 12 flygningar.
Hjärnskakning, flera små inre blödningar
Styrbygelskador och ett

vingrör böjt
Statens Haverikommission utreder

Under grundskolning genom bogsering gick skotern ner i ett fruset skoterspår. Skoterföraren föll härvid av fordonet. Hängglidaren befann sig på ca 5 m höjd snett bakom skotern. Piloten klarade inte av den uppkomna situationen med snett sidodrag i nosen när linan sträcktes utan gick med nos och styrbygel ner i snön.

Red anm: Någon form av död mans grepp bör användas som automatiskt releasar om skoterföraren lämnar eller faller av skotern. Haveriet presenterades utförligare i förra numret av Hypoxia.

April 1987
Hammars Backar, Ystad
Lågt kusthang
Vind 8-9 m/s
Hiway Vision
Nybörjare, ca 2 flygtimmar
Kraftig hjärnskakning och överarmsbrott
Styrbygelskador

Start skedde 2/3 upp i backen med låg fart och styrbygeln framskjuten. Piloten flyttade i detta läge ner den ena handen till bottenröret på styrbygeln. Hängglidaren gjorde själv en sväng som piloten inte lyckades häva. Resultatet blev en medvindskrasch in i backen.

Red anm: Åter ett klassiskt haveri. Låg fart i starten. Stall och sväng som följd. Enda möjligheten att häva svängen är att kraftigt sänka nosen. Vindgradienten i den starka vinden kan ha bidragit.

April 1987
Ekholmsnäs, Lidingö
Låg träningsbacke
Vind 2 m/s
Hiway Spectrum
Nybörjare, ca 2 flygtimmar.
Inga pilotskador
Brutna ving- och kölrör, böjda styrbygelben och segelskador

Piloten hade stigit några meter och var på väg mot landningsplatsen. Vingen började då svänga vänster. Pilotens försök att parera åt höger var resultatlösa. Efter ett halvt varv befann sig hängglidaren över liften i backen.

Red anm: Åter ett klassiskt haveri. För låg fart (stall). Försök att styra emot är i detta läge resultatlösa innan nosen sänkts och stallen hävts.

Maj 1987
Johannelund, Stockholm
Träningsbacke
Vind 1 m/s
Gyro 180
Nybörjare under inflygning på första egna hängglidare
Överarmsfraktur
Böjd styrbygel

För låg fart i starten resulterade i sväng tillbaka in i backen. Piloten hade haft problem att få tillräcklig fart under start därför att hängglidaren själv ville göra nosupp i starten. Felet hade rättats till och ett antal starter hade gått bra. Detta var ett återfall i felaktigt startförfarande. Piloten var inte medveten om armskadan utan packade ihop vingen och körde hem.

Red anm: Svårt att ge råd hur en sådan här olycka skall undvikas när instruktör rättat ett fel som sedan ändå upprepas. Piloten blev för överraskad för att själv inse att han skulle sänka nosen när svängen kom på så låg höjd.

Som Du säkert förstått kan Du dra en hel del erfarenheter av dessa haverier, säskilt om Du är nybörjare. Det genomgående felet är låg fart i starten, stall som resulterar i sväng och inte kan hävas därför att nosen inte sänks och slutligen ofta hjälp av vindgradienten. I flera haverier har piloten själv initierat svängen på för låg höjd.

Ett annat vanligt fel som ofta är mycket ödestigert är flygning i medvind där piloten luras att hålla för låg hastighet i luften därför att det tycks gå så fort. Vid stall och islag i marken i detta läge är hastigheten i förhållande till marken så hög att skaderisken drastiskt ökat.

Skador i samband med bogsering av nybörjare blir mer ofta förekommande. Stall i samband med veklänkbrott eller om dragfordonet minskar dragtrycket kan ofta undvikas om vingen flygs fortare. Ett sätt att göra det lättare för den ovane piloten är att ha hängpunkten längre fram om denna är reglerbar.

Läs gärna "Redaktören har ordet" i detta nummer av Hypoxia. Just de här frågorna behandlas även där.

Rolf Björkman

Räddad av skärmen

En otäck händelse inträffade under World Master i Kössen. Det var en känd svensk pilot flygande sin Ace som drabbades.

Vid stigning över startplatsen i kraftig termik kastades hängglidaren ut ur termikblåsan. Piloten höll vid tillfället låg hastighet. Vittnen påstår att det såg ut som om vingen backade ut med hög nos. Därefter slog nosen ner och vingen inverterade och bröts sönder. Piloten drog då sin räddningsskärm. Höjden var ca 150 m över startplatsen som också var nerslagsplatsen.

Piloten klarade sig bra men av hängglidaren återstod inte mycket. Ett bygelben och två lattor var hela. Resten var sönderbrutet.

Detta referat är återgivet i andra hand varför felaktigheter kan förekomma. Vi väntar med spänning på vidare haverirapport.

Rolf Björkman

Rättelse

I förra numret av Hypoxia presenterades regler för distansliga. Där anges att dokumentation skall ske med foto. Detta är fel. Dokumentation får naturligtvis inte ske med flygfoto. Heder och samvete gäller om all annan möjlighet att bevisa var start och landning skett är omöjlig.

Nya föreskrifter om flygfotografering har utgivits av överbefälhavaren och finns presenterade i detta nummer av Hypoxia.

Rolf Björkman

Haveri på Lanzarote

Här följer en sammanställning och vissa utdrag ur en haverirapport. Flygningen ägde rum med svensk pilot på Lanzarote i vintras och har en del att lära ut.

Piloten startade i ca 8-10 m/s vind. Då kamrat inte kom i luften efter en tids flygning på hanget gav sig piloten iväg längs hanget i som han upplevde det nära nog perfekta förhållanden.

På återflygningen passerades några regnskurar med ganska turbulent luft. Åter över startplatsen hade 42 km tillryggalagts. Det var några vingar på topplandningsplatsen. Kamratens var också där och piloten tog för givet att denne hade topplandat tidigare.

Situationen var emellertid den att kamraten aldrig startat p g a för kraftig vind när han var färdig för start. Vinden hade ökat sedan piloten startat och var nu 19-20 m/s vilket är alldeles för kraftig vind för topplandning.

"Jag hade bra höjd och låg bra till över fältet. Jag började sjunka. Då kom första smällen i vingen. Trycket var så kraftigt att jag hade en känsla av att hamna upp och ner. Jag drog åt mig bygeln allt vad jag kunde men då kom nästa tryck men uppifrån. Jag for upp och ner och hit och dit och var helt utlämnad åt krafterna i rotorn. Min enda tanke var att komma ner så mjukt som möjligt.

Jag såg att jag fortfarande befann mig över fältet med mjuk finfördelad lavasand. Runt om var det hård mark översållad av små och stora spetsiga stenar, en fasa vid okontrollerad landning, vilket jag insåg skulle bli fallet nu. Jag speedade allt vad som gick. Sista biten ner var det totalt tomt.. Jag kände mig tyngdlös och hade känslan av att falla rakt ner. Allt blev svart..."

Piloten fick diverse skrap- och köttskador bl a i ansiktet, nackkota skadad, smäll i ryggen, revbensskador och lindrig hjärnskakning. Det hela resulterade i tre dagars sjukhusvistelse. Efter förhållandena får skadorna betraktas som turligt lindriga. Vingen fick omfattande skador.

"Vad jag lärt mig av detta: För det första att ha stor respekt, ja överdrivet stor respekt för rotorer vid landning. Att studera och lära mig allt om förhållandena där en rotor kan uppstå och att aldrig topplanda utan att få klartecken från någon på marken. Vi har diskuterat topplandningar där det finns risk för rotorer eller annan störning. Man bör ha någon form av markering som kan upplysa piloten om läget vid landning."

Sammandraget utfört av Rolf Björkman.

Arjeplogs hängflygare tog både guld och silver

ARJEPLOG (PT) Ernst Edholm vann DM i hängflyg.

Också silvret hamnade hos arrangörsklubben Arjeplogs hängflygklubb via Gunnar Remer.

Gunnar fick ett jättelyft på fredagen och kom 1420 meter över Galtispuodas topp där han startade.

– Det har varit en helt fantastisk tävling, intygar alla inblandade.

– Nu kommer vi att få hit storfräsarna, tror tävlingsledaren Karl Axel Dahlberg.

■ Långflygning

Hängflyg DM, med 16 deltagare från Norr- och Västerbotten har i dagarna fyra tävlat i hängflyg från Galtispuodas topp. Tävlingen har gått ut på att flyga så långt som möjligt efter en förutbestämd bana.

Arjeplogsflygaren Ernst Edholm lyckades allra bäst. Efter honom i prislistan kom Gunnar Remer som fick sitt livs lyft när han hittade en termikblåsa som tog honom 1420 meter över den punkt han startade på. Han landade på skjutbanan i Arjeplog, drygt en mil från startplatsen.

– Hade han flugit i medvind hade han väl hamnat i Jäkkvik, trodde Dahlberg.

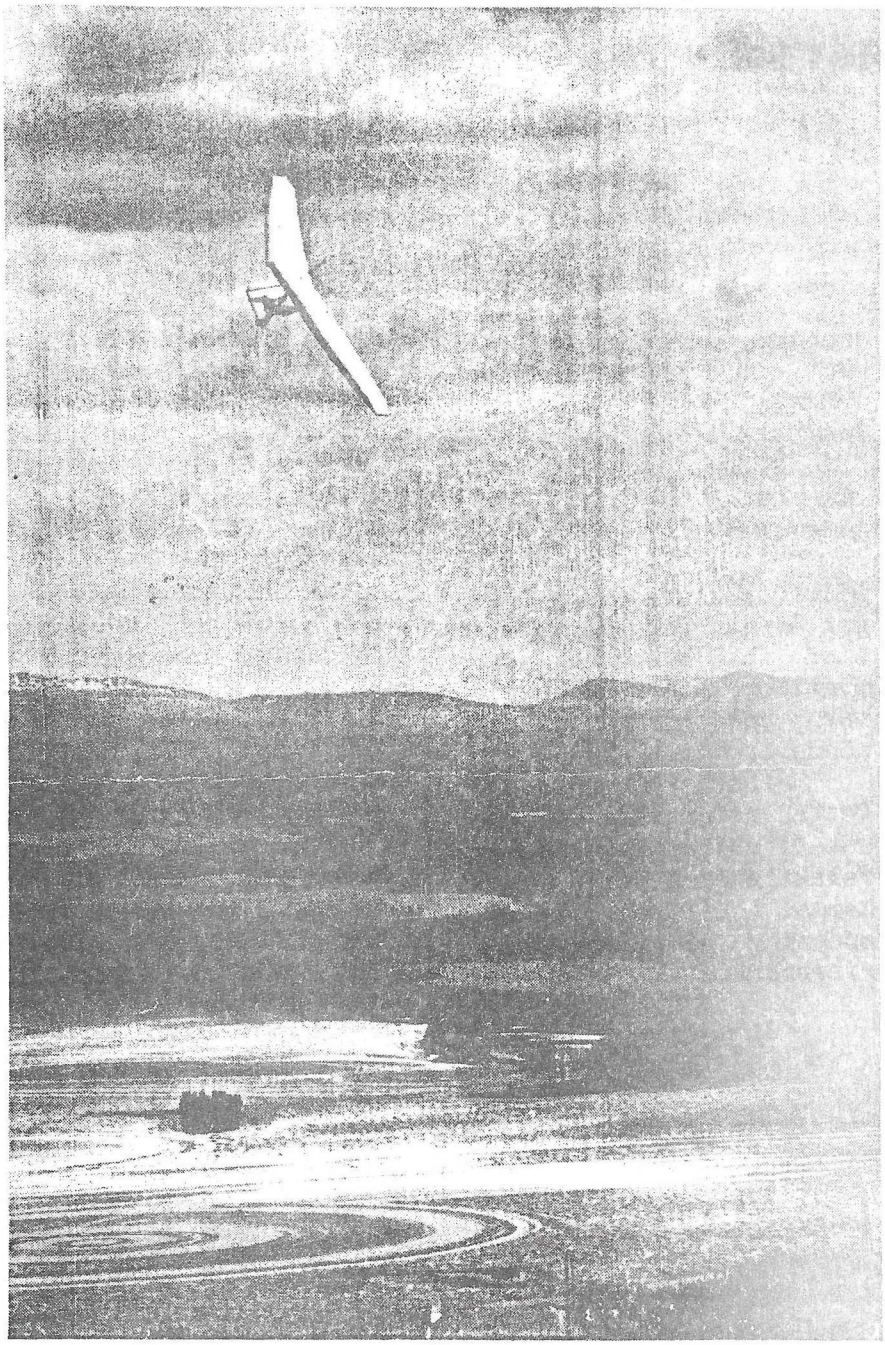
Längst av alla flög Jarl Hedman från Skellefteå som tillryggalade 13 km under en flygning.

– Den här tävlingen har en gång för alla satt Galtispuoda på hängflygarnas bästalista. Nu vet alla att Galtis är bra. Jag tror att vi kan räkna med att få hit storfräsarna nu, slutar Karl Axel Dahlberg.

Slutresultat -87.

1) Ernst Edholm, Arjeplog 2615 p, 2) Gunnar Remer, do 2510, 3) Lars Göran Edström, Umeå 2135, 4) Jarl Hedman, Arjeplog 2091, 5) Hasse Johansson, Umeå 2005, 6) Ronald Hedman, Arjeplog 1822, 7) Annika Hopfgarten, Umeå 1746, 8) Jens Bergsten, Arvidsjaur 1671, 9) Kenneth Andersson, do 1501, 10) Torleif Karlsson, Kiruna 1305, 11) Pelle Fjellström, Arjeplog 1149, 12) Annika Hellgren, Kiruna 985, 13) Erik Fredriksson, Arjeplog 875, 14) Fred Lundberg, Umeå, 754, 15) Urban Olofsson, Arjeplog 437, 16) Mikael Andersson, do 129.

Längsta distans: Jarl Hedman 13 km. **Högsta höjd:** Gunnar Remer, 1420 m över toppen på Galtis.



● *En hängflygare kurvar sig in i en termikblåsa (uppåtgående vind) och söker höjd. I den smältande isen på Hornavan anar man fortfarande cirklar från biltestverksamheten.*

● *Ernst Edholm vann Hängflygning DM på Galtispuoda. Ernst är en av de mest rutinerade flygarna i Arjeplogs hängflygklubb.*

Hej Flygvänner!

Nu är årets upplaga av DM norra avslutad. Jag blev tvåa. Länge ledde jag, men under det att somliga vägrar ge upp, så får man väl nöja sig med andraplatsen. Heja Ernst! Du är en riktig fightey. Din buckla gjorde du dig förtjänt av.

För er som inte var där kan jag berätta att det sista avgörande heatet var ren och skär competition. Ernst hade gjort ett försök liksom jag, och jag passerade honom på hög höjd vid mitt andra försök då han packade ihop som en skottspole. Min tanke var, att landa så långt ut det fanns fast mark att landa på men som sagt; competition is competition och jag blev blöt upp till knäna. Varion höll på att drunkna."He-he Ernst" tänkte jag.-Du kommer dig inte längre ut på den här sidan sjön. Knappt hade jag fiskat upp vingen förrän jag fick syn på Jalle. Han skulle hälsa på mig tycktes det, den självlysande Magic 4:an svepte visslande runt mitt huvud. Tacksamt tryckande på min kamera följde jag hans inflygning. Det var så otroligt tjusigt men genom kameraögat får man dålig avståndsbedömning, och då jag tittade upp såg jag att han styrde rakt mot mig. Hupps! jag kastade mig åt sidan som han passerade och såg hur han dök i plurret någon meter ut. Jamen, jamen vaa!!! Hur tror ni att det såg ut? Jag skrattade som besatt, och då Jalle sen tittade upp med vattnet forsande ur integralhjälmen och sa:-Tjena, då höll jag på att tappa luften. Oj-oj-oj det gick bra i alla fall och han fick hjälp med vingen.

Som vi stod där och packade fick vi syn på Ernst. Den glädje jag kände över DM-vinsten började vackla. Hur långt skulle han nå? Han landade snyggt och prydligt utan att bli blöt 20 meter kortare och fick samma poäng. Leve han! Får vi slåss om segern nästa år också?

Vad hände mer då? Jo en hel del faktiskt. Ni som tvivlade på Galtispuoda som flygställe kan numera sluta med det. Vi har flugit XC och kurvat termik, landat ute och åkt upp igen. Flygarhelgen var magnifik helt enkelt. Till exempel kan jag nämna att Folke Mikbergs höjdrekord här på +700 m är distanserat. Jag hittade en blåsa som slutade på 1420 m. Det är 2220 m ö h. Släng dig i väggen Folke eller kom hit och tävla! Fin vinge du sålde förresten! För dem som har solidaritet med Pelle , Ernst, Karl Axel och Ronald så kan jag tala om att vårat postgiro är 243696-2 och att vi gärna tar emot bidrag. Märk talongen "Öronsalva". Den gode Jalle förresten. Han plågar nog också omgivningen för han krossade 13 km till Luorrokveik. Rekord i Arjeplog i skrivande stund!

Vi hade två tjejer med i tävlingen också och det måste väl också vara rekord? Flyga kan de också. Heja Annika och Annika!

Det är svårt att få med allt som har hänt då man skriver, men min personliga mening är att jag sällan haft så roligt som flygarhelgen 1987!

Gunnar Remer.

MELLERSTA TÄVLINGSREGIONEN

DM 1987 för mellersta tävlingsregionen anordnas av Hängflygklubben Scotten 1987-08-29--30.

Platsen är inte slutligt beslutad men det blir i Mälardalen eller Närke-Värmland. Metoden blir bogsering. Fluchsystemet kommer att användas, draget sker med vinsch. Ev kan Fluchreleaser tillhandahållas.

Kraven på deltagare är giltig hängflyglicens, bogserbehörighet och gärna influgen på vinch och Fluch. Vid tveksamhet ring och kolla.

D M 8 7

Deltaga får piloter ur klubbarna Dala Dragons, Hängflygklubben Scotten, Lidingö Deltaving klubb, Mosebacke Aeronautiska Sällskap och Örebro Hängflygklubb Örhänget.

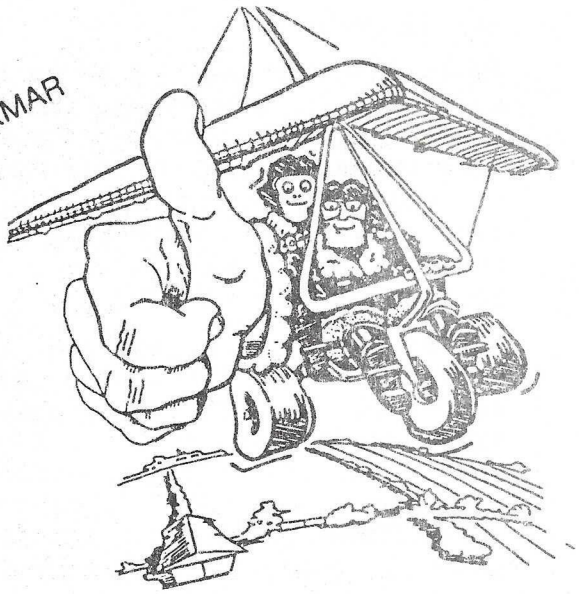
Anmälan liksom förfrågningar görs till Per Drago från och med början av augusti.

Tel till Per: 08-755 70 26.

Rolf Björkman

ULTRA-A hörnan

ROBERT KROCKMAR



Hallo pilots,

Stora nyheter att presentera, den första Ul-klass A är godkänd av Luftis. Det råkar rent tillfälligtvis vara undertecknads Saphir/Minimum. Det har varit en enormt lång handläggningstid på denna första maskin, men jag tror det hela orsakats av osäkerhet från Luftis sida inför den här helt nya företeelsen där vi också refererat till för dem helt okända provningscertifikat. Jag tror i alla fall vi kan räkna med betydligt mindre krångel ju fler ansökningar som kommer in. När man ser att vår organisation fungerar och våra maskiner likaså kommer säkert en stor del av arbetet att kunna delegeras till HFS, med kortare väntetider som följd.

För att visa hur ett typintyg för en Ul-klass A maskin ser ut, finns det som gäller för Saphir/Minimum med i detta nummer. I princip försöker man att så klart som möjligt definiera maskinen vad det gäller specifikationer och prestanda. Frånsteg från detta typintyg måste alltså föregås av en ändringsanmälan vilken godkänns av besiktningsman. Om ändringen är av ringa betydelse är detta en enkel formsak mellan ägaren och besiktningsmannen. Större avsteg går vidare till luftfartsinspektionen.

Så lite rekommendationer för dig som tänker anskaffa en maskin.
Luftis har generellt godkänt Gutesiegel i sin helhet inklusive ljudprovet. En Gutesiegelförsedd maskin kommer alltså garanterat att få sitt typintyg. Gutesigel har alla kommersiellt tillgängliga Tyska maskiner först och främst. Dessutom vissa Franska, Österrikiska och Engelska typer. När det gäller de Engelska är det ännu bättre om man kräver det nya section S godkännandet i England. Dessa krav gäller numera för alla maskiner som säljs i England, och dessa krav är de strängaste idag. Engelsmännen är mitt inne i denna godkännandebyråkrati just nu, så kolla noga upp om maskinen verkligen är klar. Man säljer nämligen på export till Frankrike exempelvis utan att kraven är uppfyllda. Sammanfattningsvis gäller alltså Gutesiegel eller Engelskt section S godkännande för att slippa problem med typningen. Se upp med Franska maskiner, dom måste ha Gutesiegel! Och med det menar jag att maskinen också måste ha skyltar såväl på vinge som på motordel. Risken är annars att maskinen ej ursprungligen varit avsedd för export och därför ej fyller kraven. (Det är ej krav på Gutesiegel i Frankrike).

Så vill jag bara på förekommen anledning repetera gången vid registrering.

1. Kolla med besiktningsman vad som gäller för den maskin du tänker registrera. Gör detta innan du köper något. Besiktningsmän är Leiler K. i södra regionen och jag i norra, gränsen går någonstans i Stockholmstrakten, ej kinkigt.
2. Ännäl till besiktning (om maskinen är typgodkänd i Sverige). Annars gäller det en typbesiktning.
3. I sammband med besiktningen överlämnas alla handlingar till besiktningsmannen inklusive fångeshandlingar(aircraft bill of sale).
4. Besiktningsmannen sammanställer alla handlingar efter besiktning och skickar dem till KSAK.
   OBS. Du skall inte skicka någonting till KSAK eller Luftis.

forts.

Det är viktigt att KSAK och Luftis verkligen blir avlastade från allt onödigt tjafs, alla praktiska frågor om olika typer av Ul-klass A hanteras av besiktningsmännen. När maskin med gällande typintyg blir godkänd vid besiktning kommer snart regbokstäver och flygtillstånd från KSAK. Gäller det typintyg går handlingarna till Luftis vilket kan ta tid som vi vet.

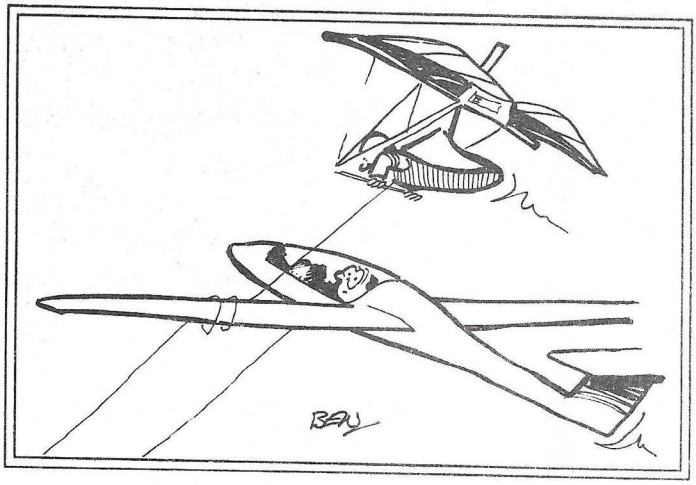
Några rapporter från besök hos två tillverkare kanske kan vara av intresse.
Det första gjorde Affe Sandåker och jag i början på Maj hos Hermann Kummerle vilken tillverkar Mini-fly set i Tyskland. Avsikten var att få ett första montage på Bauteks nya Zephir. Saphir 17 har sedan tidigare Gutesiegel med Mini-Fly set.
Hermann visade sig vara mycket noggrann och efter några timmars arbete bar det iväg till fältet. Han började med en springstart med fullt gaspådrag. Zephiren visade sig som väntat betydligt snabbare än Saphir. Efter en något orolig flygning minskade vi aggregatets vinkel i förhållande till kölen och alla problem var borta. Det är egentligen denna vinkel det hela handlar om och Hermann säljer absolut inte lösa aggregat utan endast om montage utförs av honom eller hans representanter. Gutesiegel krävs naturligtvis. Mini-Fly set är mycket lättmonterat samt väger endast 16 kg. Stigprestanda uppskattningsvis 3 m/s med Zephiren. Inga synliga modifieringar görs på vingen eller på sele. Nackdelen är att produktionen är hantverksmässig och priset blir något högt.
Mitt nästa besök blev hos Aerial Arts i England i slutet på Maj. Dom tillverkar förutom hängglidare även microlights som det heter där. Ian Grayland är en mycket driven konstruktör och några kvällar med några pints på puben gav många värdefulla kunskaper.
Aerial Arts företräder filosofin låg vikt, liten vingyta och låg motoreffekt. Detta ger mycket bra handling, låga massakrafter och fördelaktigt pris. Tänkvärt. Någon flygning med microlight blev det däremot inte, det fanns tyvärr ingen demo tillgänglig.

Men å andra sidan hangflygning på Devils Dyke kan väl duga även det. När jag var hos Aerial Arts träffade jag även Bruce Hudson vilken bygger en mycket udda microlight mot Solar Vings Ace. Han använder samma motor som på Minimum, en Solo 220 fäst på i princip ett långt sporrhjul som går upp till fästbracketten på vingen. Piloten sitter sedan i en sorts supinesele framför alltsammans. Start och landning sker alltid på fötterna. Troligen mycket bekvämt för sträckflygningar men nackdelen är väl att start och landning måste ske på fötterna. Priset i mitt tycke något högt även här.

Nu skall undertecknad försöka fördjupa sig i läroböckerna en sista gång före mitt Ul cert prov om några dagar. Gör detsamma du, det är egentligen inte så värst svårt, men tyvärr lite trist.

Happy landings,
Robert

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN



LUFTFARTSVERKET

TYPINTYG

Nr UL A-01

Detta typintyg utställt på Robert Krockmar, Frösön,
intygar att nedan angiven typ av ultralätt flygplan uppfyller luftvärdighets-fordringarna i Bestämmelser för Civil Luftfart, BCL - M 5.4

Typbeteckning: Ultralätt flygplan klass A med typbeteckning
BAUTEK NST SAPHIR 17M / MINIMUM
tillverkad av Bautek samt MST Maschinenbau B.R.D.

Ansökan: Leiler Karlsson i skrivelse 1986-12-02
(L 1510/86-1205)

Typunderlag: Enligt specifikation UL A-01 av den 26 maj 1987 inkluderande Deutscher Ultraleichtflugverbund e.V. Typenkennblatt 10 oktober 1985.

Begränsningar: Enligt specifikation UL A-01 samt flyginstruktion, senaste revision.

Referens för godkännande: Granskningsunderlag upprättat av Leiler Karlsson enligt LFV uppdrag i skrivelse 1986-08-13 (L 1137/86-1205).

LUFTFARTSVERKET
Luftfartsinspektionen
1987-05-26

Eskil Wiklund

Anders Ljungberg

LUFTFARTSVERKET

LUFTFARTSINSPEKTIONEN

UL A-01

Revision -

BAUTEK SAPHIR 17 MINIMUM

26 maj 1987

Specifikation till typintyg för ultralätt flygplan klass A.

Denna specifikation är knuten till typintyg för ultralätt flygplan utfärdat i enlighet med Bestämmelser för Civil Luftfart, BCL-M 5.4 och beskriver den flygplantyp som framgår av vidstående ruta.

Innehavare:	Robert Krockmar, Fröjavägen 10 C, 832 00 Frösön. Tel: 063-104279.
Tillverkare:	Bautek, Paulinstrasse 78, D-5500 Trier, Förbundsrepubliken Tyskland, samt NST Maschinenbau, D-4806 Werther, Förbundsrepubliken Tyskland.

Modell Bautek / NST Saphir 17 M, hängglidare med motoraggregat typ Minimum, godkänd 26 maj 1987.

Motor:	Solo, 220 cm^3 encylindrig, luftkyld tvåtaktsmotor tillverkad av Solo Kleinmotorenwerke, Förbundsrepubliken Tyskland.
Bränsle:	Bilbensin, minimum 98 oktan tillsatt med syntetisk tvåtaktsolja i blandning = 2,5 %. Under inkörning, min. 8 timmar, = 4 %.
Propeller:	Träpropeller typ NST-UL-Prop eller motsvarande. Diameter 150 - 152 cm, stigning 70 - 80 cm.
Effektbegränsning:	17 hp (12,5 kW) vid 5500 rpm. Propellerutväxling med remtransmission 2,9 : 1.
Ljuddämpare:	NST Maschinenbau.
Fartgränser:	Max. tillåten flygfart, V_{NE} = 75 km/tim Marschfart c:a = 45 - 50 km/tim Stallfart c:a = 33 km/tim
Tyngdpunktsgränser:	All tillsatsvikt upphängd i vingens ledpunkt.
Maximal flygvikt:	205 kg.
Antal personer:	2, sida vid sida hängande i bygel.
Bagage:	Utrymme för bagage saknas.
Bränslemängd:	Tankvolym 10 liter varav 9,5 liter användbara.
Lastfaktorer:	Operativa gränsvärden + 3,8 g / - 1,5 g. Anm: Konstruktionen medger normalt ej att negativa laster uppstår under flygning.
Tomvikt:	Standard flygplan c:a 53 kg.
Spännvidd/vingyta:	10,8 m / 17 m^2.
Vingbelastning:	12,1 kg/m^2.
Vindbegränsningar:	Bedöms efter yttre förhållanden och förarens kompetens, normalt ej över 10 knop. Typen ägnar sig ej för start eller landning i sidvind.
Start- och landn.sträcka:	Start och landning mot vinden vid en vindstyrka av 6 knop kan normalt ske på besättningens fötter. Exakt sträcka ej angiven.
Bränsleförbrukning:	C:a 3 liter/tim vid marscheffekt.
Bullernivå:	Enligt Västtysk norm: =eller lägre än 60 dB(A) vid överflygning 150 m GND.
Flyghandbok:	Av importören, Robert Krockmar med firma Flight Production, upprättad Beskrivning, Riggning, Checklista, Flyginstruktioner med begränsningar, Teknisk Specifikation och Underhållsinstruktioner.
Skyltar:	Tankvolym och bränsle/oljetyp skyltas vid påfyllningsstuds. Max. och Min. personvikt för besättning skyltas synligt för förare. Tillverkningsskylt med uppgift om tillverkare och tillverkningsnummer i brandhärdigt material samt identitetsskylt i samma material skall vara fäst till huvudstrukturen.

- - - S L U T - - -

Fin prestation i World Masters

World Masters genomfördes under våren i Kössen. Jag har bara fått information i andra hand. Därför en något ofullständig rapport.

Vinnaren var från värdlandet, dvs Österrike.

Tvåan var regerande världsmästaren John Pendry.

Och trean.... en svensk! GRATTTIS MATS KARLSSON SKÅNE!

Vi hoppas att kunna presentera en utförligare rapport i nästa nummer om någon skriver!

Rolf Björkman

Köp gamla Hypoxia

Restexemplar av tidigare nummer av Hypoxia finns i varierande antal av nummer 6 t o m 23. Sänd på enklaste sätt sedel, check, frimärken eller sätt in på mitt privata postgirokonto 91 22 81-3 10 kr per önskat ex. Glöm inte adress!

Rolf Björkman, Backlöksv 103, 162 43 Vällingby

Inställda tävlingar

Samtliga nationella rankingtävlingar under våren t o m juni blev inställda p g a väder.

Vi kan bara hoppas på bättre tider. Övriga tävlingar har jag inte hört något från.

Jag vill uppmana alla tävlingsarrangörer att redan i planeringen av en tävling utse rapporteringsansvarig. Då kanske vi kan få färska rapporter och även lite bilder. Även lag som deltar i internationella tävlingar bör redan i förväg ha utsett rapportör. Det var en from önskan från min sida.

Rolf Björkman

Säljes

Moyes Mars -85 + sele, mellanstadievinge.Mikael Eriksson, 031-29 08 07

Cocoonsele med räddningsskärm, 3500 kr. Björn B:son Colliander, 08-25 79 80, b 46 02 54

Super Scorpion, 6900 kr, Räddningskärm Sky System, 2500 kr, Variometer 1200 kr, Stirrupsele Ultrá Sport 400 kr. Allt på en gång 10500 kr. Frank 040-98 10 39

Magic 1 185, 5000 kr. Rolf 08-739 39 70

Annonsbestämmelser

Enkla radannonser är gratis. De redigeras. Endast strikta fakta.

Större annonser kostar 100 kr per 1/3 sida. Valfritt antal är tillåtet. Maxmått 1/3: 90 x 180 mm. Betalning och beställning görs var för sig före varje nummer.

FSF/H postgironr: 91 29 93-3

Köpes

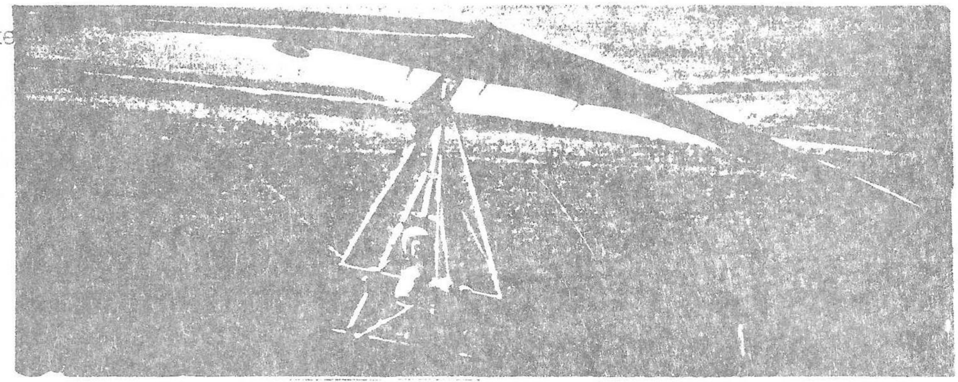
Flyg hos oss - bo hos mig billigt. Självhushåll. Samegården i Arjeplog, Gunnar Remer, 0961-106 70

Diverse

Beg vingar och selar. Rolf 08-739 39 70

Behlen Power - Trike

- Sverges första godkända trike
- från 22-64 hk.
- lämplig för dubbelflyg och bogsering
- godkända vingar:
  Vampir 14,2 M
  Profil 19 M



OBS! Skärm med medellina = snabbast utveckling. -

RA FA
RADEMACHER FALLSCHIRME

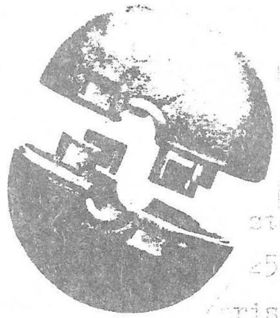
	Sjunkhastighet vid kg last	vikt	storlek	pris
Streamlight Colibri PSR I	5.5 m/sek/100kg	2.0kg	40 m²	2.850,- Skr.
PSR I Speedy	5.5 m/sek/150kg	2.5kg	40 m²	3.150,- Skr.
PSR I lätt pilot	5.5 m/sek/100kg	2.0kg	35 m²	3.100,- Skr.
UL TRIKE: PSR II UL	6.7 m/sek/200kg	5.2kg	70 m²	5.850,- Skr.
UL TRIKE: Streamlight DK 350 UL	4.5 m/sek/355kg !	11.4kg	140m²	13.800,- Skr.

Integralsele, typ Keller - alla färgkombinationer och storlekar pris: 2900,-
sele+ skärm med medellina,komplettpris: 5250,-

VINGAR:

TECMA AIR SPORT

Tecma	POLARIS	Firebird
medium	delta	uno
spiral	delta s	quattro
colt	touring	quattro s



snabbmonter -
bara hjul
utan att ta
isär A-ramen
storlek ø
25, 28.5 ,3
pris: 250,-

SERVICEVERKSTAD:
Div. reparationer av alla sorts vingar -nypressning av vingvajrar, [redacted] bör bytas varanat år !
Quikpins, bogserreleaser absolut bästa modellen! pris:600,-

VÄLKOMNA TILL VÅRAN VINCH I SORUNDA !!!!
RING FÖR MERA INFORMATION !

Peter Wicander
Walla Gård
14800 ÖSMO
☎ 0752-38972

VÅRT EMBLEM!

FSF/H emblem

Vårt emblem i blått, gult, svart och vitt. Beställes hos kassören lämpligast genom att sätta in den aktuella summan på FSF/H postgiro 91 29 93-3. Glöm inte adress.

Tyg: 25 kr/st, 20 kr/st vid över 10.

Klisterdekal: 5 kr/st, 40 kr/10 st

Trevligt att ha på väskan, jackan eller andra saker som syns, bilen t ex. Visa att Du flyger på det trevligaste sättet som finns.

SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN

BALL VARIOMETERS INC.

SVENSK AUKTORISERAD REPRESENTANT FÖR BALL VIA DEN SKANDINAVISKA GENERALAGENTEN. INSTRUMENT ALLTID PÅ LAGER, DESSUTOM BETYDLIGT SNABBARE SERVICE. VÄLJ DET BÄSTA, BALL.

Flight Produktion
832 00 FRÖSÖN SWEDEN 063/10 42 79

Köper och säljer begagnade vingar.

Detta är en av våra specialitéer. Kontakta oss så skall vi försöka hjälpa. Vi förmedlar även försäljning.

Vi har ofta begagnade tillbehör och vi köper gärna tillbehör såsom selar, skärmar, variometrar mm

En annan av våra specialitéer är utbildning där vi torde vara oslagbara. Främst ägnar vi oss åt utbildning till Häng I samt fortsatt utbildning/träningshjälp för att piloten skall nå större personlig säkerhet. Vi kan mycket om annat flyg också.

Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby. Ring 08 - 739 39 70 kväll

HYPOXIA
TÄVLINGSBILAGA

Träningsläger Italien Påsken-87.

För första gången i Sverige arrangerades ett träningsläger för blivande tävlingspiloter. De femton första på rankinglistan fick stöd från förbundet men det var öppet för alla andra att följa med,om än i egna bilar. I 3 st.hyrda Renault Traffic för 9 pers/st. tog vi oss ner de 250-300 milen fran Östersund till norra Italien.Med lite fel på drivaxlar och annat smått & gott,kom vi efter ca.40 tim. äntligen fram till målet för resan. Monte Grappa,beläget ca.10 mil NV Venedig, med Bassano som närmsta stad.Inhysta på ett mycket trevligt hotell och med en trevlig och hjälpsam personal.Hotellet låg ca.5 km från huvudlandningen men det fanns gott om landning runt om hotellet.

Syftet med resan var att träna in varje moment som förekommer i en riktig tävling. Varje dag gjorde en eller två mer erfarna piloter upp en bana som skulle flygas,därtill hörde

briefing,fotoprocedur,pylonfotografering och slutligen landningsrapportering.

Vi hade trots antalet (ca.35 varav 30 piloter) inga som helst problem att umgås.Mer erfarna piloter gav råd om dagens flygning.

Några förmiddagar hade vi lite sämre väder med stark vind och regnbyar,de försattes naturligtvis inte,utan då samlades vi i hotellets matsal och hade några korta teorigenomgångar.
Anders Andersson tog upp ämnet optimal flygfart som många säkerligen hade stor nytta av och ämnen som metereologi,temperaturgradient,termikflygning och radioanvändning kom upp och diskuterades.
Det gjordes genast klart för alla att detta inte var semester utan direktiv sattes upp.
Inga alkoholhaltiga drycker efter kl.23.00 sängdags kl.24.00 och uppstigning till frukost ca.kl.08.00.
Tyvärr hade vi väldigt disigt väder under de två veckor vi var där,endast en riktigt klar dag men tur var väl det så att man kunde få se lite hur det igentligen såg ut där nere.Men i stort sett med flygning så gott som alla dagar,ca.30 timmar och en kanondag i Kössen,Österrike på hemvägen måste man vara nöjd.Ett väldigt lyckat träningsläger som vi hoppas det finns medel till att genomföra även nästa år.
Slutligen får jag å de andras vägnar tacka Oddvar Kvalsvik för uppläggningen av lägret samt de fruar och fästmöar som verkligen ställde upp med all transport mellan starten och alla landningsplatser.

Fortsatt god flygning

Anders Larsson GWAIHIR HGK.

RESULTAT EFTER 2 ST HEAT ons 15/4 -87

(Resultat av kvalificeringen till Mt Grappa-tävlingen.)

		S:a km
1.	Per Fornander	72,0
2.	Håkan Sundin	63,8
3.	Oddvar Kvalsvik	62,8
4.	Johan Frank	60,4
5.	Peter Wicander	57,6
6.	Per Trotsman	56,2
7.	Mats Karlsson	45,8
8.	Björn Kroglund	37,6
9.	Sune Bodin	33,6
10.	Mikael Granlöf	30,0
10.	Göran Liss	30,0
12.	Fredrik Fex	28,0
13.	Anders Andersson	24,8
14.	Per Drago	21,0
14.	Robert Elmersson	21,0
14.	Kolbjörn Langjord	21,0
14.	Mats Nordling	21,0
18.	Mattias Petersén	19,8
19.	Lars Lind	14,0
20.	Anders Larsson	10,0
21.	Hasse Berg	9,6
22.	Anders Gustafsson	5,4
23.	Flemming Göransson	4,6
23.	Dennis Larsson	4,6
23.	Bosse Kärrman	4,6
23.	Tomas Pettersson	4,6

4.

TRÄNINGSLÄGER I ITALIEN

NAMN	HEAT	14/4 I	15/4 II	16/4 III	17/4 IV	18/4 V	19/4 VI	22/4 VII	S:a km
Anders Andersson		16,4	8,4	8,2	5,8	11,4	8,0	64,2	122,4
Hasse Berg		0	9,6	0	6,8	5,2	-	-	21,6
Sune Bodin		20,0	13,6	11,2	5,8	10,8	11,0	25,8	98,2
Per Drago		16,4	4,6	0	6,8	0	8,0	20,6	56,4
Robert Elmersson		16,4	4,6	6,2	2,4	5,2	1,8	25,8	62,4
Per Fornander		16,4	55,6	T	T	T	T	64,2	136,2
Fredrik Fex		19,6	8,4	0	6,8	0	-	-	34,8
Johan Frank		0	60,4	T	T	T	T	-	60,4
Mikael Granlöf		16,4	13,6	9,0	6,8	5,2	8,0	25,8	84,8
Anders Gustafsson		5,4	0	0	2,4	0	0	37,8	45,6
Flemming Göransson		0	4,6	3,7	2,4	5,2	8,0	17,2	41,1
Gunnar Göransson		-	-	-	-	-	-	-	-
Mats Karlsson		23,4	22,4	T	T	T	T	64,2	110,0
Björn Kroglund		20,8	16,8	9,0	6,8	11,4	11,0	17,2	93,0
Oddvar Kvalsvik		46,0	16,8	T	T	T	T	64,2	127,0
Bosse Kärrman		0	4,6	0	3,8	5,2	11,0	28,4	53,0
Kolbjörn Langjord		16,4	4,6	0	0	0	6,6	11,4	39,0
Anders Larsson		5,4	4,6	9,0	2,4	17,6	11,0	27,4	77,4
Dennis Larsson		0	4,6	3,7	2,4	0	11,0	20,6	42,3
Lars Lind		9,4	4,6	0	2,4	0	11,0	58,2	85,6
Göran Liss		16,4	13,6	11,2	6,8	0	14,2	64,2	126,4
Peter Nietlisbach		-	-	-	-	-	20,2	46,8	67,0
Mats Nordling		13,6	7,4	3,7	2,4	4,0	8,0	25,8	64,9
Mattias Petersén		8,0	11,8	1,8	7,8	5,2	1,8	11,4	47,8
Tomas Pettersson		0	4,6	0	2,4	5,2	1,8	11,4	25,4
Magnus Pfannenstil		-	-	-	-	-	-	-	-
Per Trotsman		30,4	25,8	-	2,4	5,2	-	-	63,8
Håkan Sundin		16,4	47,4	T	T	T	T	64,2	128,0
Peter Wicander		36,0	21,6	0	5,8	0	20,2	64,2	147,8
Görgen Åstrand		-	-	-	-	-	-	-	-

(T=deltar i Mt Grappa-tävlingen)

TOTALLISTA FRÅN ITALIEN EFTER 7 ST HEAT ons 22/4 -87

		S:a km
1.	Peter Wicander	147,8
2.	Per Fornander	136,2
3.	Håkan Sundin	128,0
4.	Oddvar Kvalsvik	127,0
5.	Göran Liss	126,4
6.	Anders Andersson	122,4
7.	Mats Karlsson	110,0
8,	Sune Bodin	98,2
9.	Björn Kroglund	93,0
10.	Lars Lind	85,6
11.	Mikael Gränlöf	84,8
12.	Anders Larsson	77,4
13.	Peter Nietlisbach	67,0
14.	Mats Nordling	64,9
15,	Per Trotsman	63,8
16.	Robert Elmersson	62,4
17.	Johan Frank	60,4
18.	Per Drago	56,4
19.	Bosse Kärrman	53,0
20.	Mattias Petersén	47,8
21.	Anders Gustafsson	45,6
22.	Dennis Larsson	42,3
23.	Flemming Göransson	41,1
24.	Kolbjörn Langjord	39,0
25.	Fredrik Fex	34,8
26.	Tomas Pettersson	25,4
27.	Hasse Berg	21,6

SM I ÅRE 1987

Årets SM-tävlingar genomfördes i år i Åre under tiden 11 - 19 juli. Arrangör var Lidingö Delta Wing Klubb. Svensk mästare blev Håkan Sundin.

Årets SM började i regn och kyla. 37 piloter hade samlats för att tävla om årets SM-tecken. Vädret tillät ingen flygning den första dagen. Andra dagen såg det litet bättre ut med uppsprickande molntäcke i Tväråvalvet, men inget tävlingsheat genomfördes.

En del passade på att lufta vingen genom att hanga i Valvet - bra lyft men ganska låg molnbas.

Nästa dag såg ut ungefär likadan. Vi roade oss mest med att se på Svenne Lindéns videoinspelade landningar med kommentarer och intervjuer.

Tisdagen började med briefing på Lundsgården, där vi bodde i en gemytlig atmosfär för en billig penning.

Molnigt men vinden hade mojnat. Ny briefing kl 12.oo. Vi stod på toppen och såg hur solen sakta men säkert bröt igenom. Ny briefing - dagens uppgift var att på tid flyga till Duved och fotografera kyrkan, flyga vidare till Brattland och sedan tillbaks till Åre och landa på Lundsfältet, en bana som var nästan fyra mil.

SM-87 hade äntligen börjat. Anders Andersson startade först, en del lyckades ta sej uppåt, andra ramlade ner. Dagens vinnare blev Anders som flög hela sträckan på snabbaste tiden. Övriga som klarade banan var Håkan Sundin, Fredrik Fex, Lars och Urban Lind. Mats Romson och Per Fornander lyckades nästan. Dom flesta sjönk till marken vid Duved.

Onsdagen bjöd på strålande väder och svag vind. Dagens uppgift var Storlien t.o.r. TV fanns på plats för att göra ett reportage, vilket senare visades i Sportnytt. Stabilt skiktad luft, svårt att flyga cross, Håkan lyckades bäst med att flyga till Gevsjön.

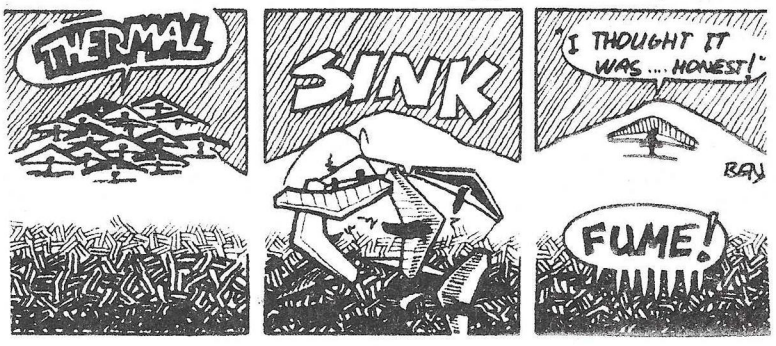
Nästa dag, torsdag, blåste en hård sydostlig vind. Dagens uppgift var Storlien t o r. Anders var först ut igen. Bra termik med fina cumulusmoln, men svårt att penetrera i den hårda vinden. Håkan flög bäst och landade en bit bortom Ånn, tätt följd av Fredrik. Den som flög längst var emellertid Kenneth Norberg, som i stället för att kämpa i motvind följde med termikblåsorna i medvind och gjorde tävlingens längsta flygning till den norska gränsen. Oddvar verkade ha hemlängtan och även han styrde mot Norge.

Fredagens tävlingar inställdes p g a för hård vind. På kvällen ordnades korvgrillning.

Även under lördagen blåste en hård vind. Heatet öppnades, men ingen ville starta. Plötsligt, när de flesta satt och fikade, startade emellertid Mats Romson. Heatet var igång, vinden ökade, samtidigt som den var en aning sned, och därför tvingades tävlingsledningen stänga starten. Mats kunde nu ta 1 000 poäng om han bara lyckades flyga till Duveds kyrka, även om ingen annan startade. Skulle årets mästare komma att heta Mats Romson?

Tiden gick och vinden ville inte mojna eller vrida upp. Oroliga miner syntes på starten. En som hade tröttnat på att vänta var Folke Wikberg, som gick ur tävlingen för att friflyga. Starten såg bra ut, men efter ett tag uppstod en oroande tystnad när vi fick meddelande från landningen om att Folke hade kraschlandat och var på väg till lasarettet. Det blåste mycket byigt på landningen. Efter ett tag kom dock ett lugnande besked - ingen fara med den gamle fightern. Klockan gick och startfönstret stängdes. Ironiskt nog mojnade vinden strax därefter.

Cirka 15 piloter startade och flög mot Mullfjället, där Mats låg och hangade. Han hade flugit i nästan 6 timmar. Från marken såg det ut som ett härligt kvällsflyg med bra lyft och svag, jämn vind.



Plötsligt såg vi Mats topplanda på Mullfjället, flyga ut igen, hanga ett tag och sedan flyga tillbaks till huvudlandningen på Lundsfältet. Han gjorde en snygg landning efter en riktig maratonflygning. När vi frågade varför han inte flög till Duved och blev svensk mästare svarade han, att han inte tyckte att det var roligt att tävla ensam och att han tyckte att det skulle vara fel om SM-et skulle avgöras på ett sådant sätt. Naturligtvis hyllar vi Mats som en stor sportsman. Stämningen var på topp. Hängflygare är ett trevligt släkte där alla ställer upp och hjälper varandra och tänker på sportens bästa. Hur som helst blev inget heat godkänt under dagen.

Endast tre heat hade hittills kunnat genomföras och man måste genomföra minst fyra godkända heat för att få tävlingen godkänd. Nu återstod endast söndag, som var en reservdag.

Lördagen avslutades med kvällsmat på Lundsgården. Eftersom det blev pengar över från anmälningsavgifterna bjöd arrangörerna på maten. Det blev en trivsam kväll med god mat.

Söndag morgon. Ska SM-et bli godkänt eller inte? Hård sydostlig vind. Tävlingsledare Mats "Pålle" Pålsson hade en metrolograpport om att vinden skulle avta framåt eftermiddagen. Ny briefing på toppen, avvaktan ytterligare ett par timmar. Vinden började äntligen att mojna och starten öppnade klockan 3. Dagens uppgift var att flyga till Skalstugan vid norska gränsen via Sta. Det var i första hand en kamp mellan Håkan och Fredrik. Håkan hade ett försprång på 221 poäng. Först ut - just det - var Dubbel-Anders. Marginella, turbulenta lyft vid Skutan. Piloterna startade en efter en och gick i medvind mot Mullfjället, där det verkade lyfta bra. Peter Wicanders vinge låg löst på starten och lyftes upp i den hårda vinden och kraschade mot berget. Ännu en skicklig pilot var borta från tävlingen. Dessutom saknade vi piloter som Mats Karlsson, Sune Bodin, Peter Nietlichbach, Ernst Ebeneter, Ålebergsflygarna, Göteborgarna m fl.

Själv startade jag bland de sista. Gick direkt på Mullfjället. Sjunk i början. Flög ganska fort och stötte så småningom på litet sönderblåst termik.Började lätta på bygeln och drev mot Mullfjället på låg höjd. Det var mycket lätt att hanga sig upp på ca 850 m.Vi var nu ca femton piloter, som låg och hangade, bl a Håkan och Fredrik.

Började fundera på vad som rörde sig innanför pannbenet på tävlingspiloterna. Var dom flesta nöjda med sina placeringar och bara väntade ut dom andra, eller fanns det planer på att flyga ifrån fältet? Såg att några flög mot Sta samtidigt som det blev allt svårare att hitta lyft.

Lämnade Mullfjället och flög mot Sta. Fick sjunk och var plötsligt nere på ca 300 m, snett ovanför pylonen vid Sta. Hittade termik i en trång, svag blåsa, kurvade branta 360 graders-svängar. Efter ett tag så var termiken borta, men den hade lyft mej ca 100 m och drivit mej mot nästa fält. Kunde utan problem följa vinden mot en stor myr, där de flesta hade landat.

Där stod de - Håkan och Fredrik. Saken var i praktiken klar, Håkan - svensk och även nordisk mästare. Såg Anders flyga över. Sedan visade det sej att Björne Kroglund hade slagit till och vunnit sista heatet före Anders.

Kvällen avslutades med prisutdelning. Grattis Håkan! Mycket god tvåa blev Fredrik. Trea blev Anders, som passerade Urban i det sista heatet.

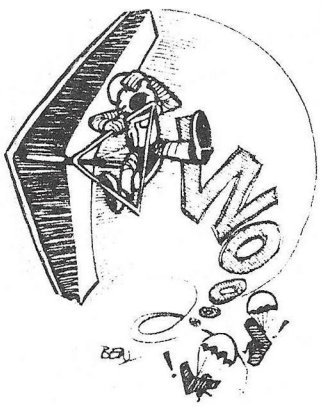
Överlägsna vinnare i lagtävlingen blev Sundsvalls Hänggäng, ett härligt gäng.

Bästa pensionär blev Pelle Fjellström.

Enda och naturligtvis bästa kvinnliga deltagare var Annika Hopfgarten.

Tack för arrangemanget Lidingö, och alla funktionärer, som gjorde tävlingen möjlig att genomföra.

Dennis Larsson



RESULTATLISTA SM-87 I ÅRE

pl.	pilot	heat: 1	2	3	4	totalp.
1	Håkan Sundin	814	1000	1000	555	3369
2	Fredrik Fex	850	791	952	555	3148
3	Anders Andersson	857	602	588	795	2842
4	Urban Lind	828	721	564	555	2668
5	Björn Kroglund	195	791	588	1000	2574
6	Per Fornander	694	697	588	555	2534
7	Mats Romson	727	741	476	555	2499
8	Ralf Ståhlberg	54	791	827	555	2227
9	Göran Liss	123	721	612	555	2011
10	Lars Lind	838	677	482	0	1997
11	Dennis Larsson	195	592	612	555	1954
12	Kennet Norberg	195	791	391	555	1932
13	Oddvar Kvalsvik	195	423	594	555	1767
14	Lennart Håkansson	123	587	482	555	1747
15	Arne Madsen	54	562	482	555	1653
16	Peter Wicander	329	791	482	0	1602
17	Jörgen Åstrand	0	592	482	491	1565
18	Mats Nordling	123	259	612	464	1458
19	Mathias Petersén	195	592	664	0	1451
20	Hans Berg	123	423	482	323	1351
21	Per Trotsman	195	498	424	136	1253
22	Sven Lindén	123	562	0	555	1240
23	Annika Hopfgarten	123	423	230	327	1103
24	Johan Dalquist	54	423	588	0	1065
25	Folke Wikberg	271	791	0	0	1062
26	Jarl Hedman	195	423	424	0	1042
27	Hans Johansson	123	562	348	0	1033
28	Mikael Granlöf	123	423	482	0	1028
29	Gunnar Remer	54	259	612	0	925
30	Per Drago	54	423	439	0	916
31	Per Viklund	123	259	482	0	864
32	Björn Colliander	195	423	106	0	724
33	Per Fjellström	54	587	0	0	641
34	Bo Kärrman	123	104	364	0	591
35	Hans Lidström	54	104	258	0	416
36	Johan Frank	195	104	0	0	299
37	Allan Flink	0	104	0	0	104

lag:

1	Sundsvalls hänggäng	8879
2	Lidingö DeltaVingKlubb	6820
3	Skåne DFK	6064

ps. Har någon hittat en grå stickad tröja med smala blå ränder ?
Ring Mats Paulsson 08-27 86 98.

UPP OCH NER I EN HÄNGGLIDARE

Den händelse jag skall berätta om inträffade i början av juni under "World Masters" i Kössen, Österrike.

Det var inför den tredje flygomgången och alla piloter stod redo på starten. Solen strålade, men natten och morgonen hade givit en hel del regn, så termiken hade inte hunnit komma igång ännu. Meteorologen, som fanns med oss på starten, talade om att temperaturgradienten var 1,5 grader, så termiken borde vara exceptionellt bra. Den ena förflygaren efter den andra gav sig av, alla med samma klena resultat. Det skakade till lite här och var, men efter några minuter stod dom nere på landningen. Vid halv 3-3 tiden började alla tävlingspiloter bli desperata där dom stod fullt startklara uppe på starten, som skulle stängas kl 4.
Kl 3 ger sig Sune Bodin av, och alldeles utanför starten börjar han kurva med en alltmer accelererande stighastighet. Plötsligt blir det fart på starten - alla piloter skall nu i luften på samma gång, för nu ser man tydligt att Sune ligger och kurvar i en mycket kraftig termikblåsa! Jag lyckades komma i luften som 10-15 pilot. Direkt efter starten, när jag dragit igen selen, kände jag hur en stor kraft tog tag i mej och lyfte mej rakt upp - man känner centrifugalkraften nere i fotändan på selen. Min tanke var då; nu har jag hamnat i centrum av lyftet, jag måste försöka att hålla mej kvar! Jag lade vingen i en vänstersväng med 60-70 graders bankning och sköt ut för att behålla en snäv sväng och ett kraftigt lyft. Problemet var att jag har en massa vingar över mej och jag visste att om jag kunde behålla det kraftiga stiget, så skulle jag snart vara överst och därmed få flyga mitt eget flyg. Jag sköt ut styrbygeln ytterligare, när jag såg hur dom vingar som kommit utanför lyftet singlade iväg ner mot marken i det kraftiga sjunk som uppstod utanför blåsan.
Plötsligt kände jag hur en våldsam kraft tog tag i den inre vingen (den som lutade neråt) och lyfte den uppåt och tippade mej över åt höger - jag gör en ofrivillig, halv roll. Jag känner hur jag faller rakt ner med högra vingröret före utan att kunna göra någonting. Jag känner en duns i ryggen och jag förstår att vingen gått runt och att jag ligger inne i seglet. Vingen börjar rotera våldsamt samtidigt som den börjar vika ihop. Jag försöker att få ut skärmen, vilket inte var så lätt på grund av den starka centrifugalkraften - armarna kändes som blyklumpar. Men i det läget blir man stark, det kan jag intyga, så skärmen åkte ut och jag väntade på rycket som efter några sekunder kom och vände mej och vingen på rätt köl. Under färden ner misstänkte jag, eller hoppades, att jag skulle landa i träden. Jag försökte att få stopp på den våldsamma rotationen och räta upp vingen innan jag tog mark.
Så, plötsligt, var allt över; jag hängde och dinglade i träden 2 meter över marken med en massa segel runt omkring mej. Jag kunde på en gång konstatera att jag inte slagit mej, frånsett att jag skrubbat överarmen, antagligen av någon vajer.
Uppe på starten hade all aktivitet avstannat och alla som flög hade lämnat termikblåsan. Man uppskattade att lyftet i blåsan var ca 15 m/sek! Luften inne i blåsan hade blandats med både kvistar, löv och papper. Efter någon minut så kunde man uppifrån konstatera att jag rörde på mej, varvid tävlingen fortsatte.
Efteråt, på kvällen, kom tankarna; varför gick jag runt?? var det vingens fel?? vad gjorde jag för fel???? o.s.v. Jag kontaktade då dom rutinerade killarna, som ofta flyger under hårda termikförhållanden. Mark Newland, Australien, som låg över mej när jag tuckade, sade: "Flyg aldrig så aggressivt och sakta i så starkt lyft, själv låg jag med bygeln nere vid midjan! Det spelar ingen roll vilken vinge du än flyger - håller du inte god fart så utsätter du dej för risk att tucka."
Tyvärr är tucking en av de risker tävlingspiloter utsätter sig för; under tävling "kan" man inte lämna ett bra lyft för att det blir turbulent, eller lämna turbulenta områden där just lyftet finns. Friflyger man, ja då gör man det med glädje.

Med hälsningar från en som hädanefter håller god fart i kraftig termik!

Folke Wikberg

NORDISKT MÄSTERSKAP 1987

NM 87 arrangerades av Finland och jag har blivit ombedd att lämna en rapport från tävlingarna till Hypoxia. Här kommer en rapport i dagboksform.

Anders Andersson, Sundsvalls Hänggäng

19/6 Fredag (midsommarafton)

Hela laget, bestående av Per Fornander, Urban Lind, Mats Karlsson, Håkan Sundin och mig själv, sammanströmlade på Routavaara flygcentrum. Flygcentrumet består av 3 startbanor med tillhörande hangarer och en restaurang. Startbanornas längd varierar mellan 1100 och 1500 meter och är placerade så att dom täcker så gott som alla vindriktningar.
Under eftermiddagen provades bogsering efter både bil och vinsch. Bogsering skedde hela tiden enligt den s k "fluck-metoden" (samma system som bröderna Göransson praktiserar på Vårgårda). Det som var nytt var med vilken kraft finnarna bogserade. Draget var ca 110 kg och detta direkt i starten. Detta påpekades, varvid vinschföraren anpassade draget till en acceptabel nivå. Stiget under bogsering var ca 8 m/s upp till 500 m höjd. Alla piloter fick prova minst en gång. Bogseringen fick dock avbrytas, eftersom "glada" finska midsommarfirare drällde omkring på startbanan; hangarfesten pågick för fullt med dans och så vidare ...

20/6 Lördag

Injustering av bogserutrustning. Lite termik, flygning runt fältet.

21/6 Söndag - träningsdag

Vädret var bra under förmiddagen, vilket Mats och jag utnyttjade till att flyga runt i tävlingsområdet och lokalisera brytpunkter. Då Mats och jag var dom enda som kom iväg från fältet, stod alla och var sura när vi kom hem igen. Under eftermiddagen förbättrades vädret till vad finnarna ansåg vara årets bästa dag. Samtliga piloter flög då runt i området och "out and return" på 60-70 km var inte ovanliga.

22/6 Måndag - heat 1

Väder: 8/8 Altostratos. Indragande varmfront. Termik: Dålig till noll.
Dagens uppgift: Brytpunkt 6 och tillbaka, 10 km.
Det hela utvecklade sig till ett glidheat, där Mats och jag gled längst tillsammans med Heikki L och Heikki R. När vi sedan fick våra poäng skilde det lite, beroende på att man inte avrundade distanserna utan mätte exakt dit nålen hade placerats, trots att flera piloter landade på samma fält.

23/6 Tisdag - heat 2

Väder: 7/8 - 8/8 Stratocumulus. Termik: Dålig
Dagens uppgift: Brytpunkt 8 och tillbaka, 30 km.
Endast fem piloter fick termikanslutning efter bogsering, 3 av dessa var svenskar, jag, Urban och Mats. Jag flög längst, 17,3 km och Urban flög 13 km. Mats gjorde för ovanlighetens skull en taktisk miss genom att vända om och flyga tillbaka till fältet för att invänta bättre väder. Eftersom vädret inte förbättrades, fick han, liksom alla andra piloter, glida iväg utan termik efter uppbogsering.
Denna dag skedde det enda olyckstillbudet under hela NM. En norsk pilot fick lock-out p g a för låg flygfart och då han öppnade releasen, frigjordes inte linan. Releasen var en med böjda pinnar, en tysk kopia, vilken inte var exakt kopierad. Piloten räddades av vinschföraren, som släppte ut lina så att piloten kunde vända runt och landa.

24/6 Onsdag - heat 3

Väder: 4/8 Cumulus. Termik: Bra
Dagens uppgift: Brytpunkt 1 - 2 - 3 - start, 38,6 km.
Den dagen gjorde jag tävlingens miss. Jag var lottad först i starten (kl 11.00). Jag gick upp och kände på termiken, men bestämde mig sedan för att gå ner och landa, för att invänta optimal starttid. Sedan fick jag göra 9 bogserstarter för att hitta nästa blåsa! Under tiden hade nästan samtliga piloter fått termik-anslutning vid sina starter och dragit iväg ut på banan. Bäst av dessa lyckades Håkan med tävlingens bästa flygning, 29,6 km, i mycket kraftig mot- och sidvind. Tvåa i heatet var Per med 24,1 km.
Totalt började det hela se bra ut; jag på första plats, Håkan på andra och laget 1000 poäng för nästa lag!

25/6 Torsdag - regnade bort.

26/6 Fredag - heat 4

Väder: 6/8 Stratocumulus. Termik: Dålig
Dagens Uppgift: Brytpunkt 11 - 9 - start, 29,7 km.
Dåligt väder, molnbas 700-800 m, gjorde att det man fick försöka hitta en blåsa efter bogseringen och därefter glida iväg så långt som möjligt. Samtliga gled 8-9 km, så inga större förändringar skedde i resultatlistan.

27/6 Lördag - heat 5

Väder: Stratos och Stratocumulus. Termik: Dålig
Dagens Uppgift: Brytpunkt 11 - 9 - start, 29,7 km.
Vädret var under förmiddagen så dåligt, att ingen trodde att det skulle bli någon flygning. Tävlingsledningen ville dock genomföra heatet för att få NM godkänt. (I reglerna stod att två piloter måste nå 1800 poäng för att ge tävlingen NM-status.) Vid 2-tiden sprack det plötsligt upp och små, fina cumulusmoln bildades. Molnbasen var låg, med det blev i alla fall ett bra heat. Heatet vanns av Geir Olsen, Norge, som därmed avancerade till tredje plats. I täten var det spännande; Håkan och jag flög tillsammans hela heatet för att kontrollera varandra. Håkan lyckades landa ett fält längre bort än mig, vilket gav honom segern med 22 poängs marginal. Det svenska laget vann stort med 5176 p, före Norge 4248 p, Finland 3749 p och Danmark 1631 p.Finland har visat oss att det är helt genomförbart att arrangera stora tävlingar med bogsering. Samtliga svenska piloter som var där ser fram emot det första SM:et med bogserstart.

HANGGLIDING NC-87

	name	co	22.6	23.6	24.6	25.6	26.6	27.6	
1.	Håkan Sundin	S	158	148	829	0	325	419	1878
2.	Anders Andersson	S	236	711	216	0	335	357	1856
3.	Geir Olsen	N	133	64	434	0	198	674	1503
4.	Mats Karlsson	S	227	67	305	0	182	661	1442
5.	Björn Nyflött	N	61	617	246	0	194	308	1425
6.	Heikki Räisänen	SF	242	132	628	0	190	202	1394
7.	Thor Alvik	N	118	67	628	0	359	147	1320
8.	Per Fornander	S	0	64	656	0	143	422	1285
9.	Urban Lind	S	133	516	223	0	55	357	1284
10.	Heikki Laitinen	SF	230	251	0	0	182	610	1273
11.	Vesa Laitinen	SF	48	119	398	0	275	241	1082
12.	Vesa Lappalainen	SF	0	140	0	0	476	366	983
13.	Bertil Hove	N	64	126	88	0	315	308	900
14.	Peter Wraa	DK	118	67	117	0	174	409	886
15.	Tenho Salminen	SF	61	67	117	0	0	308	553
16.	Jan Bille	DK	127	132	117	0	0	147	524
17.	Tjalfe Garvang	DK	0	42	33	0	0	147	222
	measure error		9	3	2	0	6	4	25

World-Masters, Kössen

I slutet av maj och början av juni hölls en tävling i den österrikiska lilla byn Kössen. Tyrolen - World-Masters var det ståtliga namnet på evenemanget som samlat 80-talet piloter från stora delar av världen. Speciellt för denna tävling är att poängberäkningen är mycket enkel; man får 2 poäng per flugen kilometer och en bonus för landning på en förutbestämd landningsplats.

Speciellt är också vädret. Det är alltid dåligt och detta års upplaga utgjorde inte något undantag. Sålunda anlände ett 8-mannalag från Sverige till ett av tunga regnmoln gråfärgat Kössen. Laget, som bestod av Mats Karlsson, Oddvar, Folke, Sune, 2xAnders, Håkan, Urban och jag installerade oss på Pension Marianne och efter inskrivning på tävlingssekretariatet återstod bara en snabb kontroll av det lokala samlingsstället innan tävlingen kunde sätta igång.

Första morgonen låg strålningsdimman tät i dalen, ett gott tecken eftersom man då kan räkna med en blå himmel uppe bland bergen. Mycket riktigt lättade det snart och deltagarna som delats in i två startgrupper kunde bege sig till sina respektive startställen. Dagens uppgift var en s.k. Micky Mouse, vilket innebär en kort triangelbana som skall flygas så många gånger som möjligt. Vinnare i grupp ett blev australiensaren Rick Duncan med 144 poäng, och Mats Karlsson och Håkan Sundin placerade sig 6:a resp 7:a.

I grupp två vann österrikaren Martin Jursa stort med 196 poäng medan Folke kom 3:a och jag själv 11:a.

Andra tävlingsdagen blev bästa flygdagen och en 11 mils triangel följd av en Micky Mouse klubbades som dagens uppgift.

2xAnders, som till följd av den tunga maten, måst inställa första flygdagen, krokade denna morgon in sig i sin nya vinge, revanschsugen som aldrig förr, och försvann snart bort i horisonten. Snart hade han också försvunnit utanför kartbladet i riktning mot Jugoslavien. Denna dag sändes det upp oupphörliga meddelanden i

etern såsom: Var är du? Kan du se mig? Har du passet med dig? osv. Han återvände dock lyckligt från Tyskland senare samma kväll. Andra mer orienterade svenskar gjorde även denna dag bra insatser, vilket ytterligare förstärkte våra möjligheter att komma med i finalomgångarna till vilka 40 piloter togs ut. Jursa och Duncan behöll sina positioner.

Nu börjar så den instabila vädersituation, som skulle hålla i sig visade det sig, genom hela tävlingen. Dag 3 får vi samma uppgift som dag 2. Ingen lyckas flyga runt. Toppdistanserna ligger runt 50 km. Karlsson flyger 40 km (80 poäng) och klättrar därmed upp en bit. I grupp 2 landar i stort sett alla på huvudlandningen nedanför starten och erhåller därmed 24 bonuspoäng. Undantaget är Mark Newland (AVS) som flyger 42 km i regn (!) och som sålunda puttar ner mig till en 7:e plats. Nog presens!

Det dåliga vädret blev sämre, så vi upprätthöll moralen dels genom att åka på shoppingturer till Tyskland, dels genom att besöka the Londoner. Slutligen bestämde tävlingsledningen att delningen i de båda grupperna till en finalgrupp skulle ske och plötsligen befann sig Folke, Håkan, Oddvar, Karlsson och jag i final.

Första finaldagen satt vi på backen under gråa skyar och väntade till framemot 3-tiden, sen gick allting mycket fort. Någon började korva upp sig i en 5-meters blåsa och plötsligt ville alla starta. Då började rena strömhoppet ut från berget med kanske tio sekunders mellanrum mellan piloterna. Då hände det: Folke tappade kontrollen över vingen som bröts sönder i luften. Fallskärmen fungerade emellertid som den skulle och Folke landade oskadd i en gran. Som så ofta när flygolyckor sker var detta förmodligen en syntes av flera olika faktorer, för långsam flyghastighet samt en lufflina för lite. Det finns inget bevis för att vingen skulle vara felkonstruerad.

Resultatmässigt förändrades inte situationen mycket. Håkan plockade 60 poäng och klättrade en bit.

Sista tävlingsdagen såg lite trist ut från början, men framåt efter middagen hade ovanligt många åttondelar blå himmel visat sig. Vinden var ganska stark på höjd, vilket skulle visa sig gynnsamt för delar av det svenska laget.

Håkan och jag flög samma väg som alla andra och stod efter en halvtimmes lärotorflygning på marken. Bland ett fåtal piloter som lyckades ta sig igenom återfanns bl a Pendry, Newland och Folke. Sistnämnde fick 92 poäng.

En av de två piloter som valde att flyga en helt annan väg var Mats, som genom detta taktiska beslut vann dagen stort genom att flyga 92 km (184 p), vilket förde honom upp till en tredje plats. Detta måste vara en av de bästa svenska tävlingsprestationerna någonsin!

Efter summering kan man konstatera att man flugit en välorganiserad tävling som tillfört en rad nya erfarenheter. Synd att vädret var så trist.

Fex

Slutresultat

1.	Martin Jursa	A	408 p.
2.	John Pendry	GB	393 "
3.	Mats Karlsson	S	381 "
11.	Folke Wikberg	S	309 "
17.	Fredric Fex	S	273 "
21.	Håkan Sundin	S	251 "
33.	Oddvar Kvalsvik	S	208 "

"ATT ARRANGERA EN HÄNGFLYG-TÄVLING

kräver inte mycket jobb. Man samlas på en topp, flyger iväg och landar. Den som har flugit bäst har vunnit; det hela är ju mycket enkelt."

Detta har varit inställningen hos somliga, som ställt sig till förfogande som tävlingsarrangör. Den praktiska verkligheten har emellertid visat att det inte är riktigt så enkelt. Tävlingar har blivit förstörda p g a alldeles katastofalt dåliga förberedelser. Folk satsar tusentals kronor på resor, boende, tävlingsavgifter o s v och vill då givetvis att arrangemangen är så väl förberedda, att man får optimalt utnyttjande av väderförhållandena. Den ökande tävlingsaktiviteten kräver att man i högre grad strukturerar arrangörsverksamheten. Hängflygets status utåt som idrott är i mycket stor utsträckning beroende av klassen på tävlingsarrangemangen. Som en hjälp på vägen har vi gjort en "check-lista" för tävlingsarrangörer. Denna lista är givetvis inte fullständig; den är menad som en början. Detta kommer att tas upp som en punkt på konferensen på Bosön till hösten. Jag hoppas att alla tävlingsintresserade tänker igenom det hela och kommer med kommentarer och tillägg för komplettering av listan. Detta kan göras på Bosö-konferensen eller skickas direkt till mig. En kompletterad, fullständigare check-lista kommer därefter att sändas ut till alla klubbar. Vi hoppas att flera klubbar nästa år är intresserade av att ta på sig att arrangera tävlingar och att man då också är villiga att ta ansvar för att genomföra arrangemangen på ett tillfredsställande sätt. Om man bara har tänkt igenom alla detaljer i förväg, är det inte speciellt svårt och inte heller mer arbetskrävande än att vilken som helst av klubbarna kan klara av det!
Vi som har med tävlingar att göra i sektionsstyrelsen ställer gärna upp och ger råd.

Oddvar Kvalsvik

"CHECK-LISTA" FÖR TÄVLINGSARRANGÖRER

TIDIGA FÖRBEREDELSER

<u>Kolla upp flygstället</u>	- ta reda på restriktionsområden - göra klart med markägare för start/landning - kontakta ev liftpersonal (ledning) för avtal om lämplig tid, pris o dyl - kontakta flygledning (militär/civil) - kontakta annan militär ledning i området - värdera ställets kapacitet (för riggning, start osv)
<u>Lokaliteter</u>	- ta in offert på logi; om nödvändigt, boka i tid - reservera lokaler för mottagning första kvällen, dagliga kvällssamlingar och prisutdelning - beställ ev middag - tävlingskansli - "kur" på landningen
<u>Formella</u>	- tävlingsform - poängberäkningssystem - krav på deltagande piloter - lokala regler

Förbered av utrustning
- pyloner
- material för markering av alternativa landningsfält
- ev bogserutrustning; se till att det finns tillräckligt för beräknat antal startande
- skaffa priser
- ev dataprogram
- ta fram lämpliga kartor, 1/200 000 - 1/300 000, helst topografisk, som kan beställas från lantmäteriet
- göra landningsrapporter
- vindstrutar (start/landning)
- radio för kommunikation start/landning
- ev sjukvårdsutrustning
- mobiltelefon

UTRUSTNING

Skrivmaskin, kopiator, räknemaskin, ev dator.
Klockor med sekundvisare. Kartor för piloterna och större karta att anslås på starten.
Karta med mjukt underlag för markering av dagens flygning. Markörer för dito.
Mätutrustning. Filmer (reservlager till starten).

FUNKTIONÄRER

- Tävlingsledare
- Startfunktionär (helst två)
- Avprickare/tidtagare på huvudlandning och ev alternativa landningsfält
- Ev vinschförare
- Sekreterare
- Ev upphämtare

PRAKTISKA FÖRBEREDELSER

- avtala med fotograf (extrapris, tider, lämplig filmtyp)
- ta reda på möjlighet till segelflyg-meteorologi
- ha löpande kontakt med flygledning
- ta reda på farliga hinder (kraftledningar etc)
- ev transport till start, ev upphämtning
- informera tidningar, lokalradio, ev SR, TV, TT
- utse gärna någon till att hitta på alternativa aktiviteter för icke flygbara dagar
- försök alltid att ordna en välkomstsamling kvällen innan tävlingen börjar (bestämd tid och välkänt ställe)
- försök undvika att tävlingsledaren belastas med sekreterar-arbete (uträkning av resultat, utskrift av listor etc)
- resultatlista måste vara klar senast morgonen efter varje omgång, helst samma kväll

LAGLEDARE TILL VM I AUSTRALIEN SÖKES!

Alla som kan tänka sig arbeta som lagledare vid VM i Australien jan-febr 1988 kan anmäla sitt intresse till mig. Laget tas ut i början av oktober och lagledaren tas ut av piloterna bland dom som anmält sig. Hur mycket lagledaren får betalt avgörs på nästa styrelsemöte. Den som söker får emellertid vara inställd på att betala en del av kostnaderna själv. Avresa från Sverige blir ca 10-15 januari 1988 och återresan ca 4-5 veckor senare (tävlingen går 27/1 - 13/2 1988).

Oddvar Kvalsvik